

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

31^e jaargang - n^o 206 - 31^e année - n^o 206

NEPTUNUS

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

NEPTUNUS

info marine

December 1984

Décembre 1984



31e jaargang nr 4

31e année no 4

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :

E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Poulet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

inhoud sommaire

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XXI) door j. verleyen	3
le palais de la nation (suite 1) par l'amiral de division (e.r.) m. duinslaeger	7
l.r.m.p.a. door fkp(r)d w.f.j. van houdt	11
l'air du large... par freddy philips	15
neptunus business door e. van haverbeke	23
woorden uit de zeemanskist — de standaard van de zeemacht door oppermeester j.b. dreesen	25
il y a quarante ans... le tirpitz chavire avec 1500 hommes à bord par j.m. de decker	27
de zee en de kunst — bert vanheste door norbert hostyn	33
postzegelnieuws — stoomschepen door a. jacobson	38
info reserve	42

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1984... 201 JAAR !**



1783 - 1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

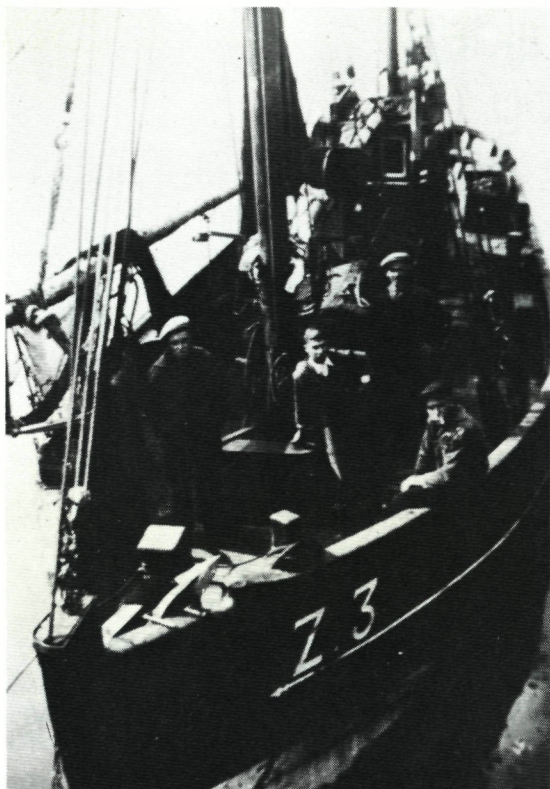
ANTWERPEN

Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



De Z.3 en zijn bemanning te Zeebrugge in 1939.

Daar zijn de twee gebroeders VANDIERENDONCK als vrijwilligers in de Belgische Afdeling van de Royal Navy ingetreden. Gustaaf heeft op onze korvet «H.M.S. BUTTERCUP» gediend terwijl Petrus op verschillende andere vaartuigen heeft gediend.

De bemanningsleden van de Z.3 «Irma-Germaine» zijn ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

257 VANDIERENDONCK Petrus, schipper,
258 VANDIERENDONCK Gustaaf, motorist,
259 PLOG Julien, matroos.

Hulde aan deze dappere zeelieden!

Tijdens de oorlog vaarde de Z.3 ter visserij vanuit Brixham met een andere bemanning aan boord. Op 3 augustus 1943 liep het vaartuig op een mijn en vloog in de lucht met zijn drie bemanningsleden:

BEYEN Theophiel, geboren te Adinkerke op 20 maart 1885;

VANDENABEELE Richard, geboren te Nieuwpoort op 18 december 1911;

GOMBERT Léonard, geboren te Oostende op 22 november 1899.

Drie van de talrijke slachtoffers van de oorlogsvisserij!

Belgische vissersvaartuigen vertrokken naar Duinkerke vanuit Fécamp:

1. H.12 «Ons Gedacht»

20,92 B.T.-Oostende 1930-70 P.K.-Reder VANDIERENDONCK René- vertrokken vanuit Fécamp-konvooi bij mist verloren-teruggekomen te Fécamp-verlaten en verloren.

H.30 «Marie-Jeanne»

20,31 B.T.-Zeebrugge 1924 - 50 P.K. - Reder VLIETINCK Pieter - vermelding van schipper van H.12 «Ons gedacht» - geen verdere inlichtingen - komt niet meer op de naorlogse lijsten.

3. H.55 «Henri-Yvonne»

18,81 B.T. - Heist 1922-55 P.K. - Reder ACKX Leon - heeft aan de ontruiming van Duinkerke deel genomen - geen vermelding in het «Guldenboek van het Zeewezen» - Verloren te Saint-Vaast-la-Hougue.

zie artikel in «NEPTUNUS» 1980/81 nr. 2.

4. H.71 (na oorlog Z.524) «Florent-Juliette»

23,80 B.T.-Zeebrugge 1936-70 P.K.-Reder VLIETINCK Louis vermelding van schipper van H.12 «Ons Gedacht» - geen verdere inlichtingen-terug in de vaart na oorlog.

5. H.73 (na oorlog Z.525) «André-Robert-Denise»

20,04 B.T.-Oostende 1936-60, 5 P.K. - Reder DESMIDT L. Heeft aan de ontruiming van Duinkerke, Saint-Valéry-en Caux en Saint-Vaast-la Hougue deelgenomen-ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

300 COGGHE Alidoor, schipper

301 COGGHE Henri, matroos

was te Brixham tijdens de oorlog, zie artikel in «NEPTUNUS» 1980/81 Nr. 3.

6. Z.6 «Elona-Constance»

29,83 B.T.-Zeebrugge 1937-70 P.K. - Reder RAMMELOO Willem - ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

260 RAMMELOO Pieter, schipper

261 RAMMELOO Frans, motorist

Echte «Bouchoutenaren»!

Vader Emiel en zijn teruggekeerde zoon Gustaaf. (2 april 1945)



De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XXI)

NOG EEN VAARTUIG VERTROKKEN VANUIT FECAMP: DE Z.3 «IRMA-GERMAINE»

Door J. Verleyen

Wij hebben reeds laten opmerken dat de vaartuigen die vanuit Fécamp vertrokken waren vroeger te Duinkerke zijn aangekomen dan de vaartuigen die vanuit Saint-Vaast-la-Hougue (en zelfs vanuit Dartmouth) vertrokken waren. Deze vaartuigen kwamen ook vroeger in Engeland terug. Dit is een kwestie van afstand. Aan de hierbijgevoegde lijst (zie bijlage) mag nog een vaartuig bijgevoegd worden.

De Z.3 «Irma-Germaine» was een houtenvaartuig van 19,02 B.T., gebouwd te Oostende in 1930, uitgerust in 1935 met een nieuwe motor Moës van 70 P.K., eigendom van Reder VANDIERENDONCK Emiel.

Op 30 mei 1940 bevond zich het vaartuig te Fécamp samen met andere vaartuigen namelijk de Z.6 «Elona-Constance», de Z.11 «Zwaluw» en de Z.30 «Gustaaf». Het vaartuig werd op 8 u. door de Marine Nationale opgeëist en al het vistuig werd in een nabijzijnde hangaar overgebracht. De reder VANDIERENDONCK Emiel verkeerde in

ziekelijke toestand en is te Fécamp gebleven. Hij moest zijn vaartuig nooit meer terug zien. De twee zonen Petrus en Gustaaf en de matroos PLOG Julien zijn dan naar Duinkerke via Ramsgate vertrokken.

Op zondag 2 juni geeft het vaartuig Duinkerke verlaten met een zestigtal Franse soldaten aan boord. Op 3de juni vaarde het vaartuig opnieuw vanuit Ramsgate naar Duinkerke maar moest te Ramsgate terugkeren daar hij het konvooi had verloren. De Z.3 keerde opnieuw terug naar Duinkerke en keerde terug te Ramsgate met een vijftigtal Franse soldaten en een Britse soldaat. Deze laatste werd opgeëist na een verblijf van drie uren in het water.

Na de ontruiming kwam het vaartuig in Frankrijk terug en nam dan deel aan de ontruiming van Le Havre. 880 vluchtelingen werden door de Z.3 naar Trouville overgebracht en vaarde daarna naar Engeland.

Groep Belgische vrijwilligers van de Royal Navy.

1) Frans Rammeloo, motorist van de Z.6 «ELONA-CONSTANCE» - 2) Petrus Vandierendonck - 3) Gustaaf Vandierendonck





Julien PLOG in 1940

Verlaten en verloren te Saint-Vaast-la-Hougue.

7. Z.11 (na oorlog Z.410) «Zwaluw»

23,45 B.T.-Grauw (Nederland) 1933/34-60 P.K.-Reder COUWIJZER L. ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

262 SERIE Julien, schipper

263 SERIE Camille, motorist

264 VAN WYNSBERGHE Pieter, matroos

Eveneens echte «Bouchoutenaren»!

8. Z.31 (na oorlog Z.429) «Gustaaf»

28,35 B.T.-Grauw (Nederland) 1934-95 P.K.-Reder Wwe SERIE P. ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

273 SERIE Gustaaf, schipper

274 VANDIERENDONCK Leopold, matroos

275 ADAMS Louis, scheepsjongen.

Nog een «Bouchoutenaar» met gemengde bemanning.

9. Z. 50 (na de oorlog Z.447) «Lydie-Suzanne»

26,21 B.T.-Reder EVERAERT Prosper-motor A.B.C. 90 P.K.-Scheepswerven R. PANESI te Oostende 1938- verlaten te Le Havre - ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

265 RAGERT Georges, schipper

266 EVERAERT Theophiel, matroos

zie artikel in «NEPTUNUS» Nr. 3 1983.

10. Z.71 (na de oorlog Z.466) «Irma»

28,96 B.T.- Reder CLAEYS Frans-motor Deutz 90 P.K. - Scheepswerven Juul HAERINCK te Heist-aan-Zee 1937. ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke:

270 CLAEYS René, schipper

271 DE ZUTTER Henri, motorist,

272 BEGYN Nicolaas, matroos.

zie artikel in «NEPTUNUS» Nr. 3 1983.



WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.
Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Le palais de la nation (suite 1)

Par l'Amiral de Division (e.r.) M. DUINSLAEGER

Dans son discours du 31 mars 1976 au Parlement S.M. le Roi Baudouin disait :

«Au cours de notre histoire contemporaine les conditions de la décision politique se sont progressivement modifiées.

Quelles que soient ces modifications, les Assemblées parlementaires demeurer et doivent demeurer chez nous les gardiennes de la légitimité démocratique et «le grand lieu de débat» dont parlait Sir Winston Churchill.

C'est là que se discutent publiquement les intérêts majeurs du pays. C'est en leur sein que ce choisissent pour la plupart ceux qui sont appelés à gouverner. C'est là qu'ils sont appelés à répondre de leurs actes devant les élus du peuple et sous les yeux de l'opinion»

A l'heure où les institutions législatives deviennent trop souvent la cible facile d'affirmations gratuites ou de contestations qui l'exposent au discrédit il m'a paru intéressant (ou du moins quelque peu utile!) de consacrer quelques pages au fonctionnement du Parlement en général et au système du bicaméralisme en particulier.

Nous avions, en Belgique en 1831, une constitution que l'Europe nous enviait!

Mais, pour citer W.J. Ganshof van der Meersch, le Belge réalise-t-il ce qui représente la constitution qui a fait de nous ce que nous sommes et qui nous permet de le rester...?

Le Belge se doit de comprendre ce qu'est la Constitution!

A la question «mais qu'est-ce qu'une constitution?» J. Gillissen fournit, à mon avis, une réponse simple, claire et complète:

«C'est le document qui définit et régleme les institutions politique d'un pays. En tant que source de droits c'est une loi mais elle se distingue des autres lois par les formes spéciales qui président à sa rédaction, par son immuabilité relative et par sa supériorité sur les autres lois qui ne peuvent en principe jamais déroger à ses dispositions»

Nous n'ignorons pas que beaucoup de «lois fondamentales» d'autres pays ont copié dans une plus ou moins large mesure l'exemple belge. Nous pouvons franchement affirmer que notre constitution a fait le tour du monde et qu'elle a, la toute première, déterminé en une formulation claire, la nature de la monarchie constitutionnelle et qu'elle a créé, en 1831, un type de monarchie parlementaire!

Dès l'avant-propos d'une excellente brochure publiée par la Chambre des Représentants et le Sénat en 1981 les Présidents respectifs de ces Assemblées législatives avaient écrit «rien n'est parfait en ce bas monde, même notre Parlement, mais comparé à d'autres régimes nous pouvons dire que notre institution parlementaire a, dans son ensemble, bien rempli la mission qui lui avait été confiée par le Constituant de 1830». (1)

Ce même sympathique ouvrage «Le Parlement au fil de l'histoire 1831-1981» traite du bicaméralisme. (1)

«En 1831, pourquoi deux Chambres?

La question «Chambre unique ou bicaméralisme» anime de nombreux et longs débats au Congrès national. Soucieux de ne point faire du futur système représentatif de la Belgique un épouvantail, le Constituant opte en faveur du système bicaméral.

Une seule Chambre aurait, en effet, trop rappelé aux grandes puissances conservatrices l'Assemblée révolutionnaire de 1793 (Robespierre et la Convention Montagnarde)

Le principe du bicaméralisme existe alors déjà dans d'autres pays (Angleterre, France); à la lumière de ces exemples, le rôle modérateur et sécurisant d'une seconde Assemblée doit être un élément de stabilité.

Les Chambres siègent séparément. Exceptionnellement elles peuvent cependant se trouver réunies:

— lors de l'inauguration et de la prestation de serment d'un nouveau Roi.

— lorsque le Roi se trouve dans l'impossibilité de régner et qu'il faut instaurer une Régence. Le Parlement reprend ici le rôle du Congrès National de 1830.

— en cas de vacances du trône, les Chambres doivent se réunir pour choisir le nouveau Chef de l'Etat.

Enfin le Roi peut, lors de circonstances particulièrement solennelles, prononcer un discours devant les Chambres réunies.

Quelles préoccupations essentielles guident ces hommes de 1830?

Les citoyens nantis du droit de vote, c'est-à-dire seuls les censitaires élisent les membres des deux Chambres. Mais, si un même corps électoral choisit députés et sénateurs, la composition des deux Assemblées présente, en revanche, des différences importantes. Celles-ci révèlent les objectifs poursuivis par le Constituant.

En effet, qui peut siéger au Parlement en 1831?

Tout citoyen, belge de naissance ou par grande naturalisation, jouissant de ses droits civils et politiques, domicilié en Belgique:

CHAMBRE DES REPRESENTANTS

âgé de 25 ans
sans condition de cens
élu pour 4 ans

Ces conditions d'éligibilité et la durée du mandat n'éclaircissent-elles pas le choix du système bicaméral?

L'existence de l'autre Chambre, le Sénat, constitue une

SENAT

âgé de 40 ans
1000 florins d'impôt direct
élu pour 8 ans

assurance contre les emportements d'une Assemblée unique, un pouvoir modérateur et aussi une possibilité d'octroyer... une influence plus grande aux propriétaires terriens encore très puissants sur le plan local!

La désignation et la composition du Parlement ont subi depuis plusieurs modifications, parallèlement à l'évolution du droit de suffrage.

Pour connaître l'état d'esprit des membres du Congrès national il suffit de lire quelques déclarations faites par des membres de cette Assemblée:

«La source de tous les pouvoirs réside dans les élections. Or, à qui appartient-il de les constituer? A ceux qui sont intéressés à leur maintien, au bon ordre, à la prospérité et à la tranquillité de l'Etat. Personne n'est aussi intéressé à tout cela que celui qui possède une fortune quelconque et un cens qui la représente» (Ch. Le Hon, élu de Tournai)

«Le cens est la condition qu'il faut placer en première ligne pour être électeur» (E. Defacqz, élu de Bruxelles)

«Il y avait un terrible écueil à éviter, le suffrage universel! En somme c'était le peuple qui avait fait la révolution; c'était le peuple qui s'était battu au Parc et qui avait jeté les Hollandais hors de la Belgique. Mais malgré les entraînements du moment nos hommes d'Etat comprirent qu'une Constitution ne pouvait être pratiquée que dans un pays où le Gouvernement était aux mains de la bourgeoisie. Le célèbre mot de Gendettien: le peuple a fait la révolution et la bourgeoisie l'a confisquée et donc parfaitement vrai, heureusement pour la Belgique»

(J. Lebeau, membre de l'Assemblée et futur ministre)

La crainte du suffrage universel, crainte avancée au nom de la Liberté, écarte ainsi le principe égalitaire, considéré à l'époque comme une utopie!

En effet ce n'est qu'après la première guerre mondiale que les femmes obtiennent l'éligibilité à la province et aux Chambres... sans pouvoir être électrices!! Ce non-sens persiste jusqu'en 1948 quand, pendant l'atmosphère enfiévrée de la Question royale, les femmes obtiennent enfin le droit de vote aux élections législatives!!!

Quand aux jeunes depuis 1970: ils doivent participer, dès l'âge de 18 ans accomplis, aux élections communales et européennes mais depuis 1981 seulement aux élections législatives et provinciales!!

En ce qui concerne le droit de vote, un problème important se pose encore:

Conformément à la Constitution tout étranger qui se trouve sur le territoire de la Belgique jouit de la protection accordée aux personnes et aux biens; ils ne sont donc pas distingués des Belges et jouissent des mêmes droits et libertés en cette matière. Cette assimilation ne s'étend cependant pas aux droits politiques, réservés aux seuls nationaux!

Etendre ces droits à cette catégorie de notre population nécessiterait tout d'abord une modification de la constitution. En outre l'opinion publique demeure très partagée sur l'opportunité d'une telle extension du corps électoral...!

Quand au système bicaméral on se pose souvent la question s'il existe une différence d'atmosphère dans les séances du Sénat et de la Chambre? (1)

Elle est assez perceptible!

Les débats prennent souvent un ton plus feutré dans la Haute Assemblée. Cela tient certes au cadre et peut-être aussi à la tradition héritée du XIX^{me} siècle.

L'hémicycle sévère, nu et froid de la Chambre des Représentants s'oppose à la salle des séances du Sénat

«éblouissante de luxe et pleine de confort avec la couleur chaude de ses belles boiseries, de ses ors et de ses sculptures, elle donne l'idée d'un lieu de réunion de gens du monde où l'on ne parle qu'avec courtoisie et dignité» (Le Sénat belge en 1894-1898)

Toujours est-il qu les éclats de voix y sont moins fréquents qu'à la Chambre. Cette retenue tient sans doute aussi au fait que souvent les problèmes d'actualité propices aux emballements et aux réactions épidermiques sont d'abord traités à la Chambre (1)

Il ne faut pas ignorer non plus la différence de l'âge d'éligibilité (25 ans à la Chambre et 40 ans au Sénat) ni le fait que les membres de la Chambre sont TOUS des élus directs tandis qu'au Sénat il y a aussi des sénateurs provinciaux et des cooptés!

Deux anecdotes peuvent peut-être quelque peu illustrer cette différence d'ambiance....:

1. — Le débat sur le remplacement des avions militaires à la Chambre des Représentants.

La Force Aérienne belge désire remplacer ses chasseurs de combat: ceux qu'elle possède datent et ne seront bientôt plus opérationnels.

Deux avions entrent en compétition pour ce «marché du siècle»: le YF 16 américain et le Mirage F1 français.

L'affaire est d'importance: une centaine d'avions doivent être achetés et il y va de quelques dizaines de milliards!

Du côté français comme américain on multiplie les promesses quant à la fabrication en Belgique d'une partie des pièces et les compensations sont calculées en heures de travail.

La Belgique n'étant toutefois pas le seul acheteur, ce marché prend rapidement une dimension européenne. D'aucuns y voient la possibilité de créer une industrie aéronautique européenne de pointe: ils sont donc favorables à l'achat français!!

Très rapidement à la Chambre, le débat se communautarise; difficile, bruyant, houleux et passionné il se révèle aussi parfois pittoresque!

Le Ministre de la Défense Nationale essaie de calmer les esprits en exposant pour la troisième fois tous les éléments du dossier qui doivent justifier le choix du gouvernement. Ensuite tous les ténors de l'opposition et de la coalition gouvernementale interviennent encore une fois à tour de rôle... pour jeter, à tour de rôle aussi, de l'huile sur le feu....!

Les cris fusent de partout, la colère verbale se manifeste de plus en plus fort; pendant de longues heures, des orateurs montent à la tribune ou la quittent sous les huées et/ou des applaudissements; on lance de plus en plus haut des accusations injurieuses et des insinuations malveillantes parfois accompagnées de gestes impropres....!

A la fin tout le monde parle et crie en même temps et plus personne n'écoute et n'entend plus personne. Le Président frappe désespérément avec un morceau de métal sur la tige de son microphone en criant sans cesse «Messieurs, messieurs, du calme s.v.p.», mais en vain. Finalement un orateur parvient à déclarer dans un silence très relatif:

«C'est à vous, Monsieur le Premier Ministre, à vous le Flamand, que le vieux braconnier wallon que je suis, fait confiance avec une terrible inquiétude mais aussi un immense espoir! J'ose espérer de tout mon cœur, pour la dignité de la Wallonie et de la communauté française de Belgique et finalement pour la dignité du Parlement de ne pas être piégé! S'il en était ainsi, en dehors d'ici, il ne me resterait plus qu'à décrocher mon vieux fusil» (applaudissements sur les bancs du R.W. et de la majorité; l'orateur

regagnant son banc est félicité par M. Perin, membre du Gouvernement!)

Finalement le Y F 16 l'emporte! La séance décisive se clôt dans le désordre le plus complet: les cris de «Vive l'Europe, vive la France» poussés par feu le député F. Persoons (FDF) se mêlent aux accents de la Marseillaise, ironiquement entonnée par les membres de l'opposition (VU)...!

2. — Contrairement à cette fin de débat lyriquement tumultueuse à la chambre, la scène décrite ci-après se déroulait quelques jours plus tard au Sénat.

Le Ministre de la Défense Nationale était à l'époque de cette histoire vécue, un homme âgé.

Il était connu et considéré par tous ses collègues au Gouvernement et au Parlement comme un «homme d'état» dans le sens complet et réel de cette notion! Il avait déjà dirigé d'autres départements ministériels importants et à diverses reprises il avait déjà été désigné par S.M. le Roi comme informateur et formateur en vue de la constitution d'un nouveau gouvernement.

Après quelques mois de présence à la tête du département de la Défense Nationale, il ne cachait pas sa vive satisfaction personnelle de pouvoir diriger ce département où il trouvait, selon ses propres paroles, une loyauté, une collaboration franche et sincère et une coopération intelligente qu'il n'avait pas toujours trouvées dans d'autres départements dont il avait assumé la charge précédemment. Au fil des années il connaissait de mieux en mieux les forces armées, la gendarmerie et tous les rouages de ce grand ministère et pratiquement tous ses collègues au Parlement, y compris ceux de l'opposition, étaient d'accord pour affirmer qu'il gérait ce département d'une façon clairvoyante et dynamique et qu'il était devenu un réel expert des problèmes de la défense nationale!

Lors d'un âpre débat sur le budget de la défense nationale au Sénat, un jeune membre de l'opposition de cette haute assemblée lui avait adressé le reproche «qu'il était bien trop vieux pour comprendre et résoudre les graves problèmes de notre défense nationale dans une période de grande austérité budgétaire»

Ses amis politiques ou ceux qui connaissaient intimement le Ministre de la Défense Nationale qui se trouvaient dans l'enceinte du Sénat ainsi que les membres de son cabinet qui assistaient à cette séance avaient immédiatement remarqué que ces reproches, proclamés à haute voix par ce jeune sénateur, avaient gravement touché le cœur du ministre!

Cependant lorsque la parole lui fut accordée par le Président du Sénat et que le ministre monta à la tribune pour répondre à cette grave attaque verbale il avait déjà regagné son légendaire sourire en commençant sa déclaration:

«Mon honorable jeune collègue vient de me reprocher mon âge qui ne me permettrait plus de diriger avec la compétence indispensable cet important et beau département de la Défense Nationale.

Monsieur le Président, Chers Collègues, cet honorable orateur a parfaitement raison: je suis en effet déjà fort âgé!

Cet aveu personnel étant fait, mon jeune collègue voudra bien admettre qu'à cause de ma vieillesse - je me permets d'y insister - je dors moins bien depuis quelque temps.

Alors, étant éveillé la nuit et ne parvenant pas à me rendormir, il m'arrive souvent de rester allongé sur le dos le plus immobile possible afin de ne pas éveiller ma femme qui profite d'un juste sommeil.

Vu mon âge respectable, mon honorable collègue voudra bien comprendre également que certaines idées amoureuses ou tout simplement sentimentales traversent de moins

en moins mon esprit... et à défaut de ces pensées intimes mon esprit s'occupe à réfléchir aux multiples problèmes de la Défense Nationale. Cela dure parfois quelques heures.....

Lorsque enfin le matin arrive-j'ai d'ailleurs toujours été un lève-tôt!! - je me rends silencieusement dans la salle de bain. Pendant que je me rase au rasoir électrique-car vu mon grand âge je n'ose plus employer le bon vieux rasoir classique! - le doux ronronnement du moteur accompagne mes pensées qui concernent presque invariablement la défense nationale.

Au cours du petit-déjeuner avec ma femme, notre conversation intime ne porte plus-hélas! - sur de grandes déclarations d'amour ou des longues phrases imprégnées de tendresse; par contre elle touche très souvent des aspects militaires.

En effet ma femme me communique régulièrement ses impressions personnelles qui résultent de contacts qu'elle a avec des autorités de la Défense Nationale touchant les problèmes sociaux, culturels ou tout simplement humains! Comme tout ce qui concerne la Défense Nationale m'intéresse cette conversation journalière m'apprend toujours quelque chose...

Lors du trajet de mon domicile au département et disposant heureusement d'un chauffeur expérimenté-vieux lui aussi! - je consacre cette inévitable perte de temps à la lecture de certains dossiers... qui touchent évidemment directement la défense nationale.

Lorsque j'arrive enfin à mon bureau je reçois immédiatement le Chef et le Secrétaire de Cabinet qui m'exposent, à tour de rôle, les problèmes les plus urgents et les informations indispensables relatives aux activités prévues pendant la journée. Inutile de vous dire que ces contacts ne concernent que la défense nationale.

Ensuite tout au long de la journée le temps est consacré aux audiences accordées à des chefs militaires, à des réunions avec des membres de mon cabinet, à des pourparlers avec des hautes autorités politiques ou militaires étrangers ou encore à des réunions gouvernementales où j'ai le privilège d'exposer les problèmes posés par la défense nationale.

Le restant de la journée est consacré à la signature de dizaines et de dizaines de dossiers, très souvent précédée par un exposé adéquat ou par un petit débat passionné sur l'un ou l'autre aspect de notre défense nationale.

Mon honorable jeune collègue n'ignore évidemment pas que je rends souvent visite à une de nos unités militaires tant en Belgique qu'à l'étranger et que mes contacts avec des ambassadeurs et des attachés militaires d'autres pays sont fréquents. Est-il vraiment nécessaire d'ajouter que la politique de défense nationale est au centre de ces visites et de ces discussions?

J'ai l'habitude de réunir très régulièrement les Chefs d'Etat-Major et les Commandants des grandes unités afin d'écouter leurs exposés. Ils sont toujours moins passionnés que les discours que j'entends au Parlement mais ils ne sont certainement pas moins clairs, complets et intelligents.

Toutes ces activités qui concernent directement la défense nationale, j'y participe, avec conviction, ardeur et fierté depuis bientôt 3 années c.à.d. 36 mois ou..... 144 semaines ou encore un bon millier de journées....!

Je ne me considère pas comme le plus brillant des honorables collègues et amis de cette haute assemblée mais, que Dieu me pardonne mon orgueil, pas non plus comme le moins intelligent de cette, par ailleurs savante, assemblée.

C'est pourquoi, en guise de conclusion, je tiens à admettre une nouvelle fois que je suis vieux, même très vieux ... mais je me permets de contester de la façon la plus formelle que je n'aurais pas une connaissance suffisante des problèmes de la défense nationale pour diriger ce splendide département!!!!

Quelques secondes d'un impressionnant silence suivrent cette émouvante intervention du ministre tout d'un coup déchiré par un tonnerre de vifs applaudissements de tous les sénateurs, y compris ceux de l'opposition.....!!!!

Aussitôt que le Ministre de la Défense Nationale avait regagné sa place le jeune sénateur demanda et obtint la parole pour déclarer... » que ses mots avaient largement dépassé sa pensée et qu'il présentait ses excuses d'avoir accusé, trop hâivement et trop légèrement, un grand homme d'état et un excellent ministre de la défense nationale »

Le vieux ministre se leva de bon banc gouvernemental pour répondre avec un large sourire:

«Monsieur le Président, Mes chers collègues, cette dernière intervention de mon honorable jeune collègue prouve, une fois de plus, que cette haute assemblée ne comprend que des hommes calmes, polis, sages, érudits et bien éduqués... ce qui n'est pas toujours nécessairement le cas à l'autre Chambre.....»

C'est dans l'hilarité générale que le Président du Sénat prononça la formule réglementaire:

«L'incident est clos»

Oui, la différence d'atmosphère dans les séances du Sénat et de la Chambre est souvent perceptible.....!!!

(1) Le Parlement au fil de l'histoire 1831-1981.

Auteur: L. De Keyser, J. Delrot, J.P. Francotteet M. Gehlen; coordonnateur R. Van Santbergen.

ECOLE PRIMAIRE AUTONOME DE L'ETAT
Pour les enfants de militaires francophones

45, Schapenstraat - 8400 Oostende. Tél. 059/70 88 01

VOUS PROPOSE:

- un enseignement maternel et primaire en français pour vos enfants de 2 1/2 ans à 12 ans.
- une ambiance familiale avec repas chaud le midi (fait par notre établissement)
- un transport gratuit sur toute la côte pour les élèves habitant à plus de 3 Km.
- des classes d'«ARDENNE» et de «NEIGE»
- et de la natation tout les mercredis.

**50.000
BETONBLOKKEN VAN 35 TON
WORDEN TER PLAATSE GEGOTEN
EN IN DE NOORDZEE GEDROPT**

Om Zeebrugge verder uit te bouwen tot een van de modernste diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAAL
CONTAINER- EN
RO/RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE 

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 44 42 11 (6 l) Telex 81 201

L.R.M.P.A.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypotheses.

Door FKP (R)D W.F.J. Van Houdt

Waar tijdens W.O. I en II duikbootbestrijding vooral een zaak was van beveiligen van eigen vloot- en koopvaardij-eenheden door het afschermen van een beperkt zeegebied dat zich met deze oppervlakteschepen samen verplaatste, is hier na W.O. II een grondige verandering in gekomen.

Het verschijnen van nukleair aangedreven Sowjet-duikboten bewapend met strategische kernwapens (SSBN en SSCN) heeft de aard der dreiging grondig gewijzigd.

a. Aangepaste tegenmaatregelen werden door het Westen genomen:

Speciale antiduikbootformaties werden samengesteld, uitgerust en geoefend (hunter-killergroups);

b. bijzondere duikboten werden gebouwd speciaal bedoeld voor de opsporing en bestrijding van de SSBN en SSCN (SSK en SSN); ze behouden de mogelijkheid ingezet te worden tegen vijandelijke oppervlakteschepen;

c. op plaatsen welke een verplichte doorvaart vormen voor de Sowjet-duikboten werden vaste installaties opgericht welke de doortocht van alle vaartuigen melden (Submarine Detection Ranges, S.D.R.)

d. de op het land gebaseerde lange afstands verkenningsvliegtuigen tegen oppervlakteschepen werden nu ook uitgerust voor het opsporen en bestrijden van vijandelijke duikboten (Long Range Maritime Patrol Aircraft, L.R.M.P.A.).

Voor kort heeft de dreiging echter opnieuw een wijziging - en uitbreiding - ondergaan.

Sowjet-duikboten werden uitgerust met verbeterde geleide of zelfzoekende tuigen welke onder water afgevuurd kunnen worden tegen oppervlakte- en onderwaterdoelen. De nieuwere types zijn:

a. SS-N-19 aan boord van duikboten van het type OSCAR en van de slagkruiser KIROV (reikwijdte 250 zeemijl-oppervlakte-doelen);

b. SS-N-15 aan boord van CHARLIE-, VICTOR- en TANGO-duikboten (20 zeemijl- onderwaterdoelen).

Tevens wordt in het Sowjetkamp zeer actief gewerkt aan de ontwikkeling van «over the horizon targetting» d.m.v. satelliet waarnemingen en radioverbindingen. De nieuwere duikboten blijken uitgerust met gesleepte antennes welke aan te wenden zijn zonder dat het vaartuig aan de oppervlakte komt.

Een verdere ontwikkeling zou bestaan uit een zelfzoekende luchtdoelraket welke van onder water in te zetten is.

Deze evolutie indachtig kan men zich niet ontdoen van de indruk dat de in het Westen beschikbare «Hunter-killergroups», SSK's en SSN's ontoereikend zouden blijven ingeval van conflict.

L.R.M.P.A.

De S.D.R. blijven hun waarde behouden, doch de aangewende sensoren dienen verder verijnd en aangepast wil men de sterk verbeterde Sowjet-duikboten blijven observeren bij hun doorvaart.

Eventueel kunnen de S.D.R. aangevuld worden door gordels met MK 60 «CAPTOR» systemen. Het betreft zelfzoekende torpedo's (MK 46 Mod. 4) welke in een capsule/lanceerbuis op de bodem in hinderlaag worden gelegd.

Ook de sensoren aan boord van de L.R.M.P.A. dienen verijnd en aangepast. Tevens dient hier gewezen op de uitbreiding van hun opdracht. Naast hun vroegere taak (opsporing en bestrijding van vijandelijke SSBN en SSCN) dienen ze nu **alle** vijandelijke strijdkrachten uit te schakelen vóór deze een bedreiging vormen voor de eigen grote vlootformaties.

Het verschijnen van de SS-N-19 aan boord van de OSCAR en de KIROV heeft namelijk een paradoxale toestand doen ontstaan.

De grote vlootformatie, bedoeld als «machtsprojectie» en opgebouwd rond een vliegtuigdrager of slagschip, dient nu zelf van buitenuit beschermd te worden.

Reeds vroeger had ze een deel van haar offensieve kracht ingeruild voor zelfverdediging tegen belagers uit de lucht of van onder water, dit o.a. door het inschepen van S-3 VIKING A.S.W. vliegtuigen welke dienen te zorgen voor de verwijderde bescherming van de vlootformatie.

Het verschijnen van de SS-N-19 vergroot echter in die mate het te beveiligen gebied dat een verder «inruilen» de slagkracht van de vlootformatie al te sterk zou reduceren.

Om aan deze toestand het hoofd te bieden werd o.a. vooropgezet het A.S.W.-scherm te versterken door kleinere vliegdekschepen gebaseerd op romp en voortstuwing van de SPRUANCE-klas destroyer.

Een tweede oplossing in het permanent schaduwen van de - nu nog betrekkelijk gering in aantal zijnde - Sowjet-

vaartuigen uitgerust met SS-N-19. Het Westen heeft evenwel geen overschot aan SSK's of SSN's welke (uitsluitend) voor dit doel kunnen ingezet worden. Uiteindelijk komt deze taak dan ook voornamelijk toe aan de L.R.M.P.A. welke daartoe uitgerust worden met wapens tegen oppervlakte-doelen.

De meeste Westerse L.R.M.P.A. stemmen grosso-modo uit de 60-er jaren:

± 641 **P-3 ORION/CP-140 AURORA**

(Australië, Canada, Iran(?), Japan, Nederland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Spanje, U.S.A.)

± 70 **ATLANTIC**

(Duitsland, Frankrijk, Italië)

± 34 **NIMROD M.R.**

(U.K.)

Tevens zijn enkele oudere types in gebruik (o.a. **P-2 NEPTUNE**) en worden kleinere toestellen voor kustbewaking ingezet.

Ook dienen 182 ingeschepte **S-3 VIKING** van de U.S. Navy vermeld daterend uit de tweede helft der 70-er jaren. Deze laatste toestellen kunnen evenwel niet als Long Range vliegtuigen worden beschouwd.

Op het eerste zicht zou het nu logisch lijken het aantal L.R.M.P.A. gelijkmatig met het toenemen van de dreiging te verhogen. Dit zal echter niet voldoende blijken. **Tal van de nu in dienst zijnde toestellen zijn binnen kortere of langere tijd aan vervanging toe ingevolge slijtage.** L.R.M.P.A. vliegen voornamelijk zeer laag boven het oceaanoppervlak en staan erg bloot aan corrosie en luchturbulenties. Dit vermindert de levensduur van het vliegtuig en verhoogt de kosten van onderhoud zodanig dat voor het overgrote deel van de toestellen mag aangenomen worden dat ze binnen 10 à 15 jaar aan vervanging toe zijn. Aangenomen mag worden dat meer dan 800 L.R.M.P.A. zullen dienen geleverd dit vanaf 1990 en over een periode die zich uitstrekt tot in de volgende eeuw.

Hiermede zullen astronomische bedragen gemoeid zijn die de westerse defensie uiterst zwaar zullen belasten. Enkel mits doorgedreven rationalisatie zal dit haalbaar te maken zijn: **Eén enkel L.R.M.P.A.-type voor het ganse Westen.**

Er zal tevens dienen uitgekeken naar een vorm van licentiebouw of co-productie waarbij alle betrokken naties voordeel hebben.

Het ontwerp kan aan rentabiliteit- en aantrekkelijkheid winnen indien het basistype ook geschikt blijkt voor andere rollen, radar-schildwacht, lucht-tanker en eventueel militair of burgertransport. Indien aan deze voorwaarden kan voldoen is de productie van meer dan 2.000 toestellen niet onvoorstelbaar.

Een analyse van de bestaande en van de voorspelbare dreiging bepaalt de eisen welke aan toestel en uitrusting dienen gesteld:

- a. Zowel diesel-electrische als nucleair aangedreven duikboten beschikkend over torpedo's, lange afstandswapens tegen boven- en onderwaterdoelen; mogelijk beschikken ze over een lucht doelwapen dat onder water afgevuurd kan worden;
- b. oppervlakeschepen met lange-afstandswapens o.a. tegen vliegtuigen;
- c. lange afstandsvliegtuigen voorzien van lucht-luchtwapens en ingezet van op land;
- d. ingeschepte vliegtuigen met lucht-luchtwapens zullen binnen niet al te lange tijd op het toneel verschijnen.

In verband met vijandelijke oppervlakeschepen en vliegtuigen lijkt de uitrusting van de L.R.M.P.A. eerder defensief, maar toch laat ze hen toe - desgewenst - in te grijpen tegen vijandelijke schepen.

De senioren omvatten:

- a. radarapparatuur geschikt voor het opsporen van vliegtuigen, schepen en missielen;
- b. elektronische bewakingsapparatuur (E.S.M.) geschikt om vreemde radio- en radaruitzendingen waar te nemen en te lokaliseren;
- c. infrarode bewakingsapparatuur geschikt om lucht-lucht, oppervlakte-lucht- en onderwater-luchtvaartuigen te lokaliseren.

De strikt defensieve uitrusting bestaat uit:

- a. een hoog motorvermogen dat het toestel in staat stelt een hoge dash-speed te ontwikkelen;
- b. elektronische tegenmaatregelen (E.C.M.), welke de vijand het lokaliseren van de L.R.M.P.A. bemoeilijken of beletten en welke radar- of radio-geleide tuigen dienen te misleiden;
- c. pulserende infrarood lampen om infraroodgeleide tuigen op een dwaalspoor te brengen;
- d. projectors om lokazen af te werpen (actieve en passieve, radio en infrarood decoys evenals CHAFF gordijnen).

De bewapening omvat:

- a. anti-missiel-raketten met uiterst korte reactie tijd. Daarom dienen ze uitwendig meegevoerd. Daar ze ook in de sector achter de L.R.M.P.A. inzetbaar dienen te zijn, veronderstelt dit een bijzonder lanceerinrichting en een zeer wendbaar tuig dat ook in tegenliggerskoers het missiel zelfstandig kan onderscheppen. Het dient zijn doeltreffendheid te behouden, zowel op grote hoogte als vlak boven de zeeoppervlakte. Het dient op uiterst korte afstand maar ook verderaf aan te wenden te zijn;
- b. tegen oppervlakeschepen is een lange afstandstuig aangewezen dat in hoge mate «zelfzoekend» is;
- c. tegen vijandelijke vliegtuigen is eveneens een lange afstandstuig aangewezen dat tevens over «look-up, shoot-up» mogelijkheid beschikt tegen hoogvliegende doelen. Beide laatste tuigen zullen omvangrijk zijn en de reactietijd kan iets ruimer zijn. Daarom worden ze best inwendig meegevoerd en gelanceerd van op uitklapbare panelen in de romp.

Teneinde zijn voornaamste opdracht - A.S.W. - te volbrengen dient de L.R.M.P.A. voorzien van gepaste sensoren en wapensystemen welke hem toelaten duikboten op te sporen en nauwkeurig te lokaliseren om ze vervolgens te schaduwen (vredetijd) of te vernietigen (oorlogstijd). Deze sensoren zijn (op dit ogenblik):

- a. radar - aan te wenden tegenover snorkels (van diesel-electrische duikboten) en periscopen. Opgemerkt dient te worden dat radar tegenover klassieke duikboten ook als een vorm van wapen aan te wenden is. Zelfs de meest moderne diesel-electrische duikboot heeft ± 30 minuten per etmaal nodig om zijn batterijen te laden. Wordt de snorkel op dat ogenblik door radarstralen getroffen, en wordt de E.S.M. van de duikboot in werking gesteld, dan wordt de duikboot verplicht onder te duiken met onvolledig opgeladen batterijen.
- b. waarnemingsapparatuur voor gebruik met infra rood licht kan nuttig zijn ter vervanging of aanvulling van a.;
- c. waarnemingsapparatuur voor gebruik met laserbelichting idem;
- d. visuele waarnemingsposten waarbij al dan niet lichtfakkel aangewend worden;
- e. low light level television voor gebruik in het duister zonder lichtfakkel. Opgemerkt dient dat de vijf reeds genoemde sensoren ook een belangrijke rol kunnen spelen bij het opsporen van en het verlenen van hulp aan drenkelingen.
- f. Thermische waarnemingsapparaten welke o.a. toelaten uitlaatgassen op te sporen;
- g. de E.S.M. uitrusting kan eveneens aangewend worden en laat in gunstige omstandigheden toe duikboten op te sporen aan de hand van stoornissen aan de elektrische

motoren of door het onderschepen van radar- of radiouitzendingen van de duikboot;
h. magnetische anomaliedetectoren (M.A.D.) duiden de aanwezigheid aan van metaal massa's bij het overvliegen ervan;

i. akoestische apparatuur (actieve en passieve sonobuys en bathythermometers) vormen de onderwateroren van de L.R.M.P.A. Ruime hoeveelheden dienen meegevoerd en afwerpinrichtingen dienen in het toestel ingebouwd evenals de nodige telemetrieuitrusting.

In de toekomst zullen hier mogelijk nog aan toegevoegd worden:

- a. Toestellen welke de zeer geringe radioactiviteit opsporen nagelaten door nucleair aangedreven duikboten;
- b. Thermische apparaten in staat om het enigszins warme koelwater van de reactors op te sporen in het koude oceaanwater.

De A.S.W. wapens zullen voornamelijk bestaan uit zelfzoevende torpedo's. Na het afwerpen zinken ze tot op een vooraf ingestelde diepte; daar zoeken ze de duikboot door middel van actieve en/of passieve sonar. Tijdens het zoeken kunnen ze hun diepte, richting en snelheid aanpassen aan die van het doel.

De ontsteking van de springlading gebeurt veelal door beïnvloeding op zeer korte afstand van het doel. Deze tuigen beschikken over een eigen computer en vóór het afwerpen wordt deze voorzien van alle gegevens welke nuttig kunnen zijn bij het autonoom opsporen van de duikboot. Dit vormt de sterkte van dit wapen doch tevens ook zijn zwakte. Vanaf het afwerpen tot het eerste contact met de duikboot is de torpedo «blind en doof». Deze periode kan door de duikboot aangewend worden om zijn diepte, positie, koers en snelheid te wijzigen en zich buiten bereik van de torpedo te plaatsen. Ook kunnen onderwaterlokken, akoestische stoorapparatuur en afschermmiddelen ontplooid worden teneinde de torpedo te misleiden. Op deze wijze kan gepoogd worden zijn brandstof uit te putten en hem af te schudden.

Het is te voorzien dat toekomstige torpedo's zullen aangevuld worden door een boei met radioontvanger wat hem via een draadverbinding toelaat te genieten van de «Up to date» gegevens door de L.R.M.P.A. verworven door middel van zijn eigen sensors. Is de torpedo in contact met de duikboot, dan wordt de draadverbindingt verbroken en handelt het wapen verder autonome.

Een alternatieve ontwikkelingsmogelijkheid zou er in bestaan - via de radioverbinding met de boei - de torpedo volledig draadgeleid de aanval te laten uitvoeren.

De klassieke dieptebom zal waarschijnlijk niet in de bewa-
pening van de L.R.M.P.A. voorkomen. Toch kan haar aan-
wending niet uitgesloten worden en dienen hiervoor
schikkingen getroffen.

Eenzelfde bedenking geldt voor dieptebommen met kernkop.

De L.R.M.P.A. dient tevens te beschikken over de moge-
lijkheid op te treden als mijnenlegger.

Voor deze verschillende wapens dienen geschikte afwerp-
inrichtingen ingebouwd. Het kan nuttig zijn afstand te doen
van het klassieke bommenruim met openklappende deu-
ren. Beter is het de wapens inwendig mee te voeren en
ze af te werpen d.m.v. multipurpose katapults door kleine
afsluitbare openingen in de romp van het vliegtuig. Ook
reddingsmateriaal kan also «gedropt» worden.

De bediening van de verschillende sensoren en de uitba-
ting van al de verkregen gegevens vereist een veelkoppige
bemanning welke dient bijgestaan door geëigende
computers en geheugenbanken. De resultaten van deze
verwerking dienen via een centrale computer voorgelegd

aan de verantwoordelijke officier die de tactische beslis-
singen neemt. Indien tot inzet van wapens wordt besloten
speelt opnieuw de computer een belangrijke rol.

Het gebruik van M.A.D. vereist dat het magnetisch veld
eigen aan het vliegtuig zelf tot een aanvaardbaar niveau
wordt herleid en alhoewel door elektronische kunstgrepen
het eigen magnetisch veld kan «weggecijferd» worden, kan
het in bepaalde omstandigheden nuttig blijken het toestel
te voorzien van gehele of gedeeltelijke «degaussing». Dit
procédé vereist evenwel tamelijk veel elektrische stroom
welke aan boord dient voortgebracht.

Ook als passieve verdediging tegen sommige luchtdeel-
wapens zou «degaussing» nut kunnen hebben.

Het is te voorzien dat door één L.R.M.P.A. verkregen ge-
gevens dienen doorgespeeld naar een ander toestel of naar
walstations (dit rechtstreeks, of via vliegtuig- of satellietre-
lais). Dit maakt de installatie van «Data-links» - uitrusting
noodzakelijk zodat de verschillende computersystemen met
elkaar kunnen praten langs beveiligde radiokanalen.

Al deze apparatuur vergt veel elektrische stroom en geeft
veel warmte af. Een degelijke klimatisatieinrichting is dan
ook een eerste vereiste en dit doet dan weer het electrici-
teitsverbruik drastisch stijgen.

Al deze vereisten en de aard der opdracht brengen met
zich mee:

- a. dat het toestel ruim moet zijn en tevens een aanzienlijk
nuttig lading dient te kunnen vervoeren;
- b. dat het moet kunnen beschikken over een ruime auto-
nomie en de mogelijkheid om in de lucht bij te tanken;
- c. dat het moet uitgerust zijn met motoren welke lange tijd
ononderbroken kunnen werken en welke over zeer grote
reservekracht voor opstijgen en dash-speed in noodgeval-
len beschikken;
- d. dat deze motoren kunnen instaan voor de levering van
grote hoeveelheden elektrische energie;
- e. dat de nodige testapparatuur dient ingebouwd en de no-
dige reserveonderdelen dienen meegevoerd voor dagelijks
onderhoud en kleine herstellingen;
- f. dat reservebemanningen dienen meegevoerd en dat
daartoe comfortabele accommodatie dient voortzien voor ver-
blijven van langere duur. Dit kan ook van belang zijn in-
dien het toestel dient ontplooid te worden naar niet
voorbereide uitwijkbasissen;
- g. dat de werkdruk op de cockpitbemanning maximaal dient
verminderd door gebruik van, speciaal aan de opdracht
aangepaste, vluchtapparatuur (autopilot - software voor o.a.
zoekpatronen en evasie action, mission adapted motor ma-
nagement...);
- f. dat de opdracht eisen stelt welke niet gelijktijdig door
één en hetzelfde toestel kunnen uitgevoerd worden en dat
het voordelig kan blijken bij het ontwerpen deze specifie-
ke eisen te splitsen zodat verschillende versies uit één en-
kel basistype kunnen ontwikkeld worden:

- 1. A.S.W.-versie (Anti-submarine-warfare)
vluchten op lange hoogte
uitrusting geoptimaliseerd voor duikbootbestrijding en lucht-
verdediging;
- 2. A.E.W.-versie (Airborne early warning)
vluchten op grote hoogte
uitrusting geoptimaliseerd voor opsporen van zee- en lucht-
doelen en zelfverdediging;
- 3. Tankversie
vluchten op zeer grote hoogte
uitrusting voor zelfverdediging
bemanning en accommodaties verminderd;
- 4. Transportversie (personeel- en vrachtovervoer)
mogelijk te combineren met voorgaande versie

Bij de opsomming der sensoren werd radar meerdere malen vernoemd. Hoewel het zeer goed zou zijn dat één enkel toestel - mits aanpassing van de «software» - de zeer verschillende taken (opsoren van perisconen en snorkels, schepen, vliegtuigen, lucht doelraketten, ev. vuurleiding voor eigen wapens) zou aankunnen, is dit zeer onwaarschijnlijk en zullen radarapparaten van verschillende type nodig blijken. Deze differentiatie kan invloed hebben bij de ontwikkeling der verschillende versies.

Een operatie zou dan uitgevoerd kunnen worden door:

- a. Eén A.E.W. welke een beschermende koepel vormt (hoogvliegend);
- b. meerdere A.S.W. welke tijdens de opsporingsfase afzonderlijk optreden doch later gecoördineerd kunnen ingezet worden (laagvliegend);
- c. meerdere tankers welke de A.E.W.- en A.S.W.-toestellen van brandstof voorzien;
- d. eventueel transporttoestellen om het ontplooiën naar uitwijkbasissen te vergemakkelijken.

Ontworpen dient dus een ruim toestel met groot laadvermogen, grote actieradius en geschikt voor missies van lange duur. Het dient over reservekracht te beschikken die het toelaat een zo hoog mogelijke dash-speed te ontwikkelen.

Dit wijst in de richting van een groot viermotorig toestel aangedreven door een van de nieuwere, zuinigere turbobans.

Dit kan geschieden door:

- a. aanpassen van een bestaand burgertoestel;
- b. aanpassen van een bestaand militair toestel;
- c. ontwerpen van een nieuw militair toestel;
- d. ontwerpen van een nieuw burgertoestel met het oog op de militaire aanpassing.

Elk van deze werkwijzen heeft voor- en nadelen (ontwikkelings-, aanpassingskosten, inrichting van de productieketen, aantal te leveren toestellen en beschikbare tijd, mogelijkheden tot spreiding der productie over verschillende bedrijven, ontwikkeling van de militaire lading en integratie tot één geheel). Het zijn niet alleen technische problemen doch ook economische, financiële en politieke facetten die hierbij een rol spelen. Eén aspect dat veelal

doodgezwegen wordt, doch dat van zeer groot belang is, is de nationale trots en zijn kwetsbaarheid.

Aan te bevelen is daarom het project aan te vatten zoals voor de E-3 A.W.A.C.S. gebeurde en te streven naar een werkelijke *multi-nationale operatie* zowel wat *financiering* als wat *productie* en *aanwending* betreft.

Het past hier te wijzen op twee verschillende mogelijkheden welke zich op dit ogenblik voordoen:

- a. Een L.R.M.P.A. op basis van de E-6 TACAMO. Het betreft een toestel afgeleid van de Boeing 707. De productielijn is nu gesloten voor burgervliegtuigen doch nog steeds in gebruik voor militaire toestellen (o.a. E-3 AWACS). Het toestel heeft een dash-speed van 980 km per uur, een vluchtduur van 15.4 uur - zonder bijtanken - en vervoert dan een nuttige last van 13.610 kg over een afstand van 11.750 km. Mits bijtanken in de lucht zou de vluchtduur kunnen opgevoerd worden tot *tweeënzeventig uur*. De vier CFM-56 2A2 motoren en ontwikkelen in het totaal 392 kN. Voor opstijgen is de baanlengte 1.650 m en voor landen 720 m. Genietend van de ervaring opgedaan met de 707, de KC-135, de E-3 en de E-6 zouden de ontwikkelings- en aanpassingskosten eerder gering zijn. Ondanks de «militarisering» zou het toestel \pm 85% overeenkomst behouden met de burgerlijke 707-320 in vrachtversie.
- b. Airbus heeft een voorontwerp van een lange afstands-vliegtuig - de T.A.11 - in de papieren, mogelijk uit te rusten met vier V 2500 motoren. Indien bij de uitwerking ter dege rekening wordt gehouden met zijn eventuele aanwending als L.R.M.P.A. zou dit de leefbaarheid van het project te goede komen.

Beide mogelijkheden houden reeds een zekere vorm van multinationale samenwerking in door de keuze der motoren. Bij Airbus zijn meerdere Europese landen betrokken. Aan beide zijden van de Oceaan bestaan sensor- en wapensystemen welke de basis kunnen vormen van de militaire lading van de hier vooropgezette L.R.M.P.A. Dit alles kan de start van een *multinationaal project* slechts in de hand werken.

De steeds toenemende druk waaraan het Westen blootgesteld wordt enerzijds, de veroudering van de in gebruik zijnde L.R.M.P.A. anderzijds, nopen het Westen dit probleem *nu* onder ogen te nemen.

Augustus 1984.

Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 320,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 320,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le paiement s'e fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

L'air du large...

Par Freddy PHILIPS

Qui ne connaît la célèbre chanson d'inspiration marine, interprétée par Hugues Aufray :

« C'est un fameux trois-mâts, fin comme un oiseau,
Hisse - é - ho, Santiano!
Dix-huit noeuds, 400 tonneaux,
Je suis fier d'y être matelot.
Tiens bon la vague et tiens bon le vent,
Hisse - é - ho, Santiano!
Si Dieu veut, toujours droit devant,
Nous irons jusqu'à San Francisco!

Cette ballade, chantée sur une mélodie joyeuse, évoque pour le terrien des horizons fascinants et l'entraîne dans l'univers fabuleux du marin. Et depuis toujours, cet univers et la mer ont été un vaste sujet d'inspiration pour la littérature, la peinture, la musique... et les chants populaires.

Mais les marins - et les puristes - ne considèrent pas ces derniers comme des «chansons de bord» originales. En effet, pour les «mangeurs d'écoutes de la Grande Voile», les authentiques chansons de bord étaient composées et chantées exclusivement à bord des grands voiliers.

De plus, la coutume séculaire jalousement respectée, interdisait à ces marins, non seulement de «copier» leurs chants, mais encore de les chanter à terre! Si à présent on en connaît certaines, c'est qu'elles furent jadis introduites subrepticement à terre, par voie orale.

Comment et pourquoi ces chansons ont-elles été créées?

Les raisons sont multiples, et répondent toutes à des nécessités impératives ou humaines.

Il semble que dès l'Antiquité, les hommes qui embarquaient éprouvaient déjà le besoin de chanter. Ils chantaient pour subjuger leur peur lorsqu'ils étaient confrontés aux éléments hostiles, pour meubler leur solitude lors des longues traversées, ou encore pour épancher leurs états d'âme ou pour étaler leur nostalgie.

Certains chants, plus rythmés, étaient entonnés pour décupler le courage des hommes, pour conjuguer les efforts physiques de l'équipage aux prises avec une manœuvre, ou pour cadencer la nage des canots, des praos ou autres pirogues. Tels les chants des indigènes d'Afrique: «Chant de l'Uélé», «Chant du Lualaba» ou «du Kasai», dont nous avons retrouvé la musique dans un livre édité en 1909 et intitulé «Notre colonie, le Congo Belge».

C'est le moment particulier où sont entonnés ces chants qui définissent le type de chanson.

En 1927, un premier recueil de «chansons de bord» françaises, toutes issues soit de la Marine Royale ou de Commerce, fut publié par le capitaine au long cours Armand Hayet.

On y trouve trois grandes catégories, les «chansons à hisser», «à virer», dites aussi de «cabestan», et celles du «gailard d'avant», qui regroupent parfois aussi les «chansons à ramer».

Les «Chansons à hisser»

Les «chansons à hisser» étaient entonnées lorsqu'il fallait hisser la pesante vergue d'un hunier, peser sur un bras ou border une écoute; quand l'effort à fournir variait ou était trop considérable pour être soutenu.

Cette catégorie de chant exigeait un soliste: le chanteur du bord.

Lorsque le voilier appuyait sur le bord défavorable, c'est lui qui lançait un ou deux vers. Les hommes, halant main sur main, répondaient en chœur pendant que le navire s'élevait à la lame, revenait lentement sur l'autre bord. Ces chansons avaient pour titres: «Jean François de Nantes», «Sur le pont de Morlaix», «As-tu connu le père Lancelot?», «Y a z'un petit bois» etc., sans oublier la plus célèbre, celle à la gloire des cap-horniers: «Nous irons à Valparaiso».

Elle commence ainsi:

«Hardi les gars, vire au guindeau,
Good bye farewell en chœur!
Good bye farewell
Hardi les gars, adieu Bordeaux!
Hourra! Ho Mexico!
Oh, Oh, Oh! en chœur!
Au Cap Horn, il ne fera pas chaud
Haul away, hé!
Oula tchalez
A faire la pêche au cachalot
Hal! Matelot
Hé! Ho! Hisse hé! ho! en chœur!

Il est intéressant de noter que si, longtemps, les marins français ont «bouffé de l'English» (et vice versa!), certaines de leurs chansons se caractérisent par la présence d'expressions comme «Good bye farewell» et «Haul away». On y trouve également la très fréquente «Oh Célimène», qui provient de la transposition phonétique de l'interjection anglosaxonne «Oh, cheery man»!

Les «Chansons à virer».

Pour pouvoir virer plus aisément les lourdes ancres, déhaler le voilier au port, embarquer de lourdes pièces de mâture ou même des cargaisons entières, les hommes s'attachaient à ce vénérable instrument qu'est le cabestan. Rangés par deux ou trois de front, les matelots forçaient sur les anses et tournaient, souvent à allure accélérée, autour de la colonne. Pour exalter leurs efforts ils chantaient. Les mélodies étaient très rythmées et entraînantes enfin d'engendrer une cadence de rotation élevée.

Nous citerons ici «La Margot», «Le grand Coureur», «Quand la Boiteuse va au marché», «Passent par Paris» etc. Mais il en existe bien d'autres.

Les «Chansons du Gaillard d'avant»

Cette 3^e catégorie regroupe en principe les airs qui ne sont pas spécifiques pour stimuler l'effort. C'est au gaillard d'avant, lieu de prédilection des matelots, qu'ils aimaient venir s'asseoir pour se délasser et se reposer.

Qu'ils fussent au mouillage, ou descendant de quart, ou lorsque le navire capeait devant la tempête, ils se réunissaient là, pour discuter passionnément de choses frivoles, pour se raconter de rocambolesques (ou grivoises!) histoires de mer, de femmes, d'«hôtesse», d'escalas ou tout simplement y étaler leur solitude. Du «grand panneau avant» s'élevaient alors des chants mélancoliques tels que : «La Danaé», «Le 31 du mois d'août», «Adieu cher camarade», «Les filles de La Rochelle», «L'absence» ou «Le bateau chargé de blé» pour ne citer que ceux-là.

Dans cette dernière catégorie on insère parfois aussi les «Chansons à ramer».

Celles-ci, caractérisées par un rythme extrêmement lent, étaient chantées pour soutenir la nage des chaloupes allant à l'aiguade, ou celle des doris de Terre-Neuve, ou encore pour forcer sur les avirons des baleinières remorquant vers le bord des cétacés de plus de 100 tonnes.

Parmi ces chants authentiques datant du 18^e siècle, nous retiendrons : «Pique la baleine», dont les premiers vers sonnent :

«Pour retrouver un jour ma douce amie, oh mes boués !
Ouh! là, en chœur!
Ouh! là là là!
Pique la baleine joli baleinier,
Pique la baleine je veux naviguer! (en chœur)

ainsi que «Les pêcheurs de Groix», qui débute ainsi :
Nous étions deux, nous étions trois (bis)
Nous étions trois marins de Groix!
Mon tra déritra la lè è è re.

* * *

Mon matelot, le mousse et moi
Embarqués sur le Siant-François!
Mon tra déritra la la la
Mon tra déritra la lè è è re.

C'est parmi les «chansons à ramer» que l'on trouve les plus anciens chants... et les plus émouvants, car chantés en France, au temps des galères et des forçats! Et ce, jusqu'en 1748, date à laquelle fut supprimé le Corps Royal des Galères!

Bien entendu, d'autres pays à vocation maritime possèdent leurs propres «chansons de bord».

Portant le nom de «shanties», Whiskey Johnnie», «Blow the man down», «Rolling home», «Blow, boy, blow», «Up she goes», «Rio Grande» et la très populaire «What shall we do with a drunken sailor» figurent parmi les plus connues du répertoire anglo-saxon. Sans oublier les chansons allemandes, scandinaves etc.

Mais demandera le profane, existe-t-il également d'authentiques «chansons de bord» belges? A proprement parler, non!

Comme il est dit souvent; le peuple belge... et ses représentants, ne sont ni «sea-minded», ni entichés des choses de la mer. Ainsi, contrairement à d'autres nations, la Belgique ne peut se prévaloir d'une tradition maritime. S'il y eut de tous temps des Belges (voire des marins) qui parcoururent le monde et firent valoir leur intelligence ou leur génie, il faut néanmoins admettre que sur le plan maritime, leurs découvertes ou leurs exploits, rarement glorifiés par nos compatriotes, sombrèrent souvent dans l'oubli.

Bien sûr, le tonnage maritime de la Belgique n'atteignit jamais celui des grandes puissances. Il n'en demeure pas

moins qu'au cours de son histoire, notre pays arma lui aussi de nombreux grands voiliers au commerce et que ceux-ci arborèrent nos couleurs dans tous les ports du monde. De plus, dès le début du siècle, se créa à Anvers un enseignement maritime (l'Association Maritime Belge - ASMAR) chargé de la formation du personnel de maistrance. L'amarinage des cadets se faisant exclusivement à bord de voiliers. Et ce jusqu'en 1960!

De 1904 à 1906 : à bord du 3 mâts carré COMTE DE SMET DE NAEYER.

De 1906 à 1908 : à bord du 3 mâts carré, le stationnaire COMTE DE SMET DE NAEYER II et du 5 mâts auxiliaire allemand, le R.C. RICKMERS.

De 1908 à 1932 : à bord du 4 mâts barque L'AVENIR.

De 1932 à 1960 : à bord du 3 mâts barquentin MERCATOR.

Mais cela ne contribua pas à forger une tradition maritime et à créer des «chansons de bord»!

Pourtant nous fîmes il y a peu, une intéressante découverte. Du fond d'un vieux coffre de marin d'un lointain parent, nous exhumâmes un livret aux pages jaunies par le temps. La trouvaille se révéla de taille, car il s'agissait des «Chansons du navire-école belge L'AVENIR» préfacé par un ancien commandant du voilier, le capitaine Octave Lemaître.

Il y a bien longtemps, celui-ci écrivait :

«Pour sauver de l'oubli les chansons créées à bord du N-E L'AVENIR, de brillante mémoire, nous avons cru utile de les publier dans ce petit recueil.

Elles feront sourire les Anciens de la voile. Toutefois, ils seront indulgents. N'ont-elles pas été composées par de très jeunes cadets?

(...) Bien sûr, ces oeuvres ne peuvent être comparées aux «shanties» du capitaine WALL et aux chansons de bord du capitaine HAYET, recueils admirables, comme on sait. Naturellement, jusqu'à la guerre de 1914, il y avait des matelots à bord de L'AVENIR, et ceux-là chantaient les «shanties» habituels de la voile. Combien de fois, pour hisser hunier ou perroquet, n'ai-je pas dit, à ce marin hors ligne qu'était le sympathique Mr. Van Loon : «Come on Van Loon, give us a shanty and there'll be a bottle of beer for you». Et de sa voix puissante et magnifique, il lançait les strophes inoubliables d'un des nombreux shanties qu'il connaissait si bien. Mais après 1919, plus de matelots parmi l'équipage, les cadets effectuant seuls les travaux du bord.

(...) Et nous terminerons ce modeste recueil avec le rappel nostalgique du cri «All 's well!» que jetai l'homme de bossoir - à bord des voiliers évidemment - quand, la nuit, il piquait l'heure à la cloche du gaillard. Fidèle à la bonne tradition nous léguée par les vieux matelots de la voile du siècle dernier, nous aussi, de quart au bossoir au temps de notre apprentissage, nous lancions à pleine voix ce cri réglementaire :

«All 's well!» que dans la suite, nous savons n'avoir jamais entendu sans une réelle émotion.»

(s) O. LEMAITRE.

Ancien Commandant du N-E L'AVENIR.

Pas moins de 14 chansons figuraient dans ce recueil de 36 pages.

1. La Madeleine :

Chanson de cabestan, composée de 6 strophes et chantée à bord du N-E COMTE DE SMET DE NAEYER.

2. Les Cadets de Belges :

Comprenant 4 strophes, paroles du père(?) de Camille (Milo) Verhé (4^e prom.), musique (marche de Jules Van Hyfte et dédiées le 5.9.1908 à Maurice Ortmans,

Administrateur-délégué de l'Association Maritime belge - ASMAR.

3. Wallaroo:

15 strophes, paroles de Marcel De Mey (3e prom.) Créées lors du 1er voyage de L'AVENIR lorsqu'il séjourna à Wallaroo (Australie) du 3.1.1909 au 9.2.1909.

4. La chanson des Cadets:

7 strophes, composées par M. De Mey en mai 1909, tout à la fin du premier voyage.

5. La chanson du canot major:

Au cours du 2e voyage, par suite de grève de mineurs, L'AVENIR fut retenu à Newcastle (Nlle Zélande) du 5 décembre 1909 au 13 avril 1910. C'est durant cette longue escale que fut composée cette chanson, par Marcel De Mey, croyons-nous. Le dimanche, sous la conduite du 1er officier T. Kränzlin, les cadets remontaient la Hunter River pour aller pique-niquer.

6. Un quart de nuit avec le Lieutenant «Caraco»:

Chanson composée lors du 2 voyage de L'AVENIR (Australie), probablement par M. De Mey.

Le lieutenant Caraco était le 2e officier O. Lemaître. Il avait le quart de 12 h. à 4h moment où il était relevé par le 1er officier T. Kränzlin.

7. La chanson du second quart:

Chanson créée pour le passage de l'Equateur en 1912.

Commandant Jacob.

Paroles de Bernard et Gonthier (8e prom.)

8. Le Navire-école:

5 strophes, créées par Monet et Bernard, 8e prom., en 1913; sur un air de «C'est nin co Frameries».

9. Au lointain:

5 strophes dues à Bernard et Gonthier, sur l'air de «Blue Bells».

10. Cap Lizard:

Paroles de Bernard et Gonthier, sur l'air anglais de «There is something in the sea-side air»!

11. Les Cadets:

13 strophes de 4 vers!

12. Le Cadet de l'ASMAR:

Paroles de E. Heris, 11e prom.; sur l'air de: «La marche du commis - voyageur».

13. Onze et onze, ça fait vingt-deux:

Promotion de trois galeux!

14. Le navire aux forbans:

p.m. Chanson de bord française.

15. All 's well!

Reprise dans ce recueil... par nostalgie!

Faute de place, nous avons dû nous résigner à ne livrer que quelques unes de ces 14 chansons. Nous en avons choisi trois qui nous semblaient les plus représentatives de la vie à bord de nos navires-écoles et de l'état d'esprit qui y régnait.

1. La Madeleine.

I. En revenant d'Beaumont

La digue digue daine bis.

La digue digue don

Je rencontr'une pucelle

Digue don digue don daine

Je rencontr'une pucelle

Aux oiseaux, aux oiseaux?

1. LA MADELEINE.

En re-ve-nant d'Beaumont La di-gue, di-gue

daine La di-gue digue don don Je ren - contre u -

ne pu - cel - le digue don digue don

din - ne Je ren - contre u - ne pu - cel - le

Aux oi - seaux , aux oi - seaux.

II. Je lui demand'son nom
 La digue digue daine bis
 La digue digue don
 Je m'appelle Madeleine
 Digue don digue don daine
 Je m'appelle Madelaine
 Aux oiseaux, aux oiseaux.

III. Je lui pelotte les nichons
 La digue digue daine bis
 La digue digue don
 A en avoir les mains pleines
 Digue don digue don daine
 A en avoir les mains pleines
 Aux oiseaux, aux oiseaux.

IV. Le lui lève son jupon
 La digue digue daine bis.
 La digue digue don

J'aperçois une fontaine
 Digue don digue don daine
 J'aperçois une fontaine
 Aux oiseaux, aux oiseaux.

V. J'y fais boire mon pinson
 La digue digue daine bis.
 La digue digue don
 Trente-six fois sans perdre haleine
 Digue don digue don daine
 Trente-six fois sans perdre haleine
 Aux oiseaux, aux oiseaux.

VI. Quand vous irez à Beaumont
 La digue digue daine
 La digue digue don
 N'oubliez pas Madeleine
 Digue don digue don daine
 N'oubliez pas Madeleine
 Aux oiseaux, aux oiseaux.

2. WALLAROC.

L'AV'NIR dans un d'ses voy-a-ges You - pal - di

You-pâl-da Fit es-cale dans un vil - la - ge

You-pal-di, You - la 'C'est Wal-la-roo qu'il se nom-me

Un p'tit trou de rien du tout Mais l'on s'am - muse

bien en som-me Avec les p'tit's femm's sur - tout

You-pal-di You-pal-da You-pal-di, You - la, You-lai-re

You-pal-di You-pal-da You-pal-di, You - la.

2. Wallaroo.

Refrain:

You-pal-di, You-pal-da,
You-pal-di, You-la, You-laïre,
You-pal-di, You-pal-da,
You-pal-di, you-la.

1. L'avenir dans un d'ses voyages
You-pal-di, You-pal-da,
Fit escale dans un village
You-pal-di, You-la.
C'est Wallaroo qu'il se nomme,
Un p'tit trou de rien du tout,
Mais l'on s'amuse bien en somme,
Avec les p'tit's femm's surtout.

Sur la berge se remarque
You-pal-di, You-pal-da,
Un tea-room, celui d'Miss Clarke
You-pal-di, You-la
Chouette qu'on s'dit y'a des p'tit femmes
Oh, ça va être amusant!
Nous allons leur troubler l'âme
Avant de r'prend' l'océan.

3. L'première fois qu'on va à terre,
You-pal-di, You-pal-da,
On va prendr'un verre de bière
You-pal-di, You-la
Mais cette boisson si chère
N'est pas à trouver ici,
Et à moins d'boire de l'eau claire
Faut s'contenter de Snowy.

4. L'soleil tape sur nos «têtes»
You-pal-di, You-pal-da,
Y'a beaucoup d'petites «bêtes»
You-pal-di, You-la.
D'la chaleur on ne s'inquiète,
Des p'tites «bêtes» on n'a pas peur.
Contre elles on sacre, on tempête,
Mais c'n'est là qu'un p'tit malheur!

5. Les p'tites femmes de c'pays-là
You-pal-di, You-pal-da,
Sont très gentilles, ma foi,
You-pal-di, You-la.
Dès qu'l'on a fait connaissance
On s'apprête à rigoler,
On pianote, on chante, on danse,
Et l'on commence à flirter.

6. L'ancien mec de Pélagie
You-pal-di, You-pal-da,
Tombe amoureux de Dorrie,
You-pal-di, You-la.
Ne parlons pas d'sa vertu
Car en même temps que son père
Il a vu des rats poilus;
L'plus à plaind'c'est le p'tit frère!

7. Le gros Raf comme chef d'équipe
You-pal-di, You-pal-da,
Montr'l'exemple et s'émancipe,
You-pal-di, You-la.
Eh! D'mandez donc à Miss Clarke
«How do you find Mister Veys?»
Elle dira: I have remarked
My dear Raf is very nice».

8. Parfois l'on voit s'balladant
You-pal-di, You-pal-da,
Tout un bordel ambulante
You-pal-di, You-la.
Y'a l'serpent à lunettes,

Violet, la grosse Lily,
Y'a l'serpent à sonnettes,
Et d'Lombard la grand'Nancy.

9. Mōssieu Fritz a comme amie
You-pal-di, You-pal-da,
Miss Chandler, la belle Sophie
You-pal-di, You-la.
Y'm'sembli' qu'aller avec elle
Est un peu folichon
Elle a la perruque très belle
Six paires de bas comme nichons

10. Par la chaleur qui l'emporte
You-pal-di, You-pal-da,
Le p'tit n'y va pas d'main morte
You-pal-di, You-la.
Il pourrait bien tomberd'dans
Mais on a par précaution
Un bon et solide palan
Pour l'tirer d'sa position.

11. Mais de toutes les jolies filles
You-pal-di, You-pal-da,
Je connais la plus gentille
You-pal-di, You-la.
Toujours de charmante humeur,
Des yeux bleus, des cheveux d'or
Elle a réservé son cœur
Au plus p'tit cadet du bord.

Qui n'connait le brave Léon
You-pal-di, You-pal-da,
Barbapoux, c'est son surnom,
You-pal-di, You-la.
Il est de toutes les femmes
L'amoureux timide et fou.
Un jupon lui donne l'alarme,
Y met ses jambes à son cou.

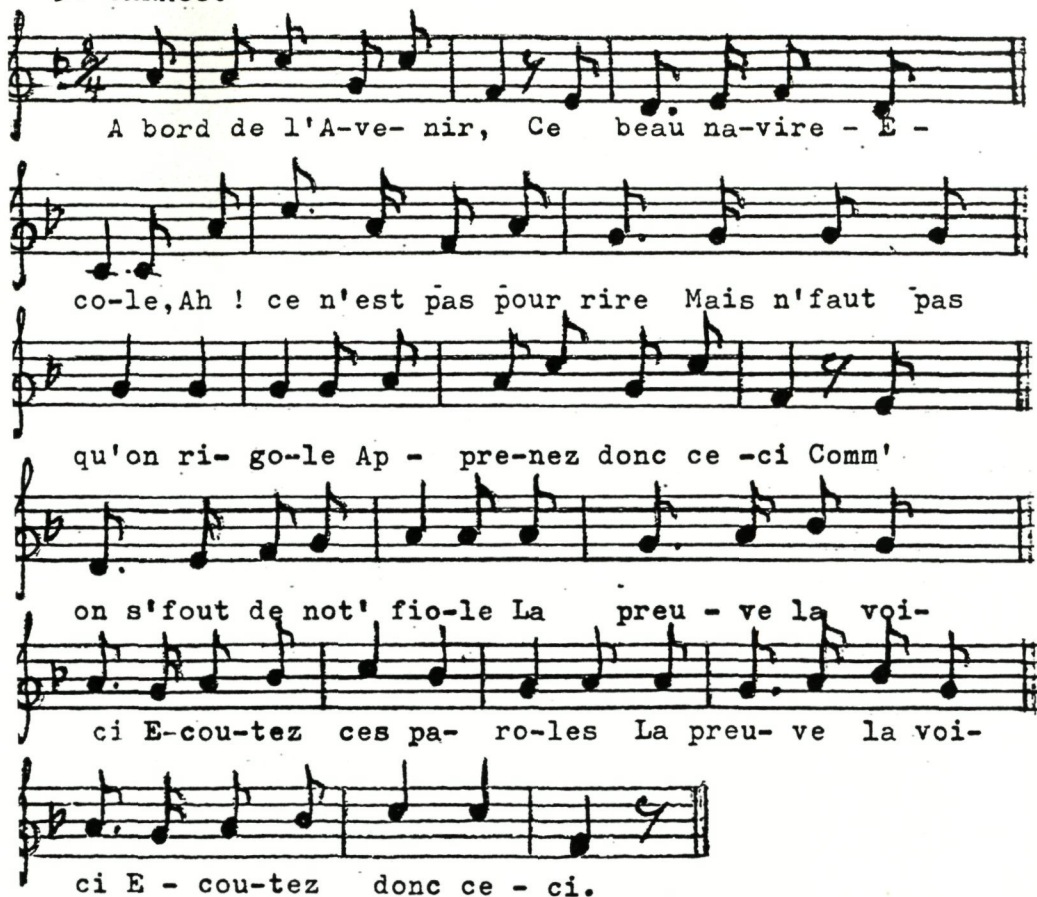
13. Les p'tits cadets l'on peut voir
You-pal-di, You-pal-da,
Avec leurs p'tites femmes le soir,
You-pal-di, You-la.
Qui rigolent et qui chuchotent,
Se baisotent un peu partout,
Qui s'amuse et qui s'pelottent
Et p'têt' même tirent leur p'tit coup!

14. Enfin, sonne le départ
You-pal-di, You-pal-da,
L'on fait ses adieux le soir
You-pal-di, You-la.
Dans l'ombre les baisers sonnent
Il faut bien se séparer.
Et l'on s'dit: «Adieu mignonne,
A noce travel, au r'voir dear».

15. Wallaroo peu à peu sombre,
Là-bas, dans le lointain,
Dans la brume et dans l'ombre
De la nuit qui vient.
Et tristement l'on regarde
Ce village s'effacer.
Et au fond du cœur l'on garde
Le regret des jours passés... Ah!

(Refrain)

3. CARACO.



A bord de l'A-ve- nir, Ce beau na-vire - E -

co-le, Ah ! ce n'est pas pour rire Mais n'faut pas

qu'on ri- go-le Ap - pre-nez donc ce -ci Comm'

on s'fout de not' fio-le La preu - ve la voi-

ci E-cou-tez ces pa- ro-les La preu- ve la voi-

ci E - cou-tez donc ce - ci.

3. Un quart de nuit avec le Lieutenant «Caraco».

1. A bord de L'AVENIR

Ce beau navire-Ecole,
Ah, ce n'est pas pour rire,
Mais n'faut pas qu'on rigole.
Apprenez donc ceci
Comm' on s'fout de not'fiole
La preuve la voici:
Ecoutez ces paroles,
La preuve, la voici,
Ecoutez donc ceci.

2. Un' belle institution,

Créé, dès le départ
Est la sale invention
D'un fichu cadet d'quart
C'est à peine qu'on est en mer
Que déjà on l'embête,
Qu'on lui fait voir son père
Et qu'on s'paie de sa tête,
Qu'on lui fait voir son père
Alors qu'il n'voit qu'la mer.

3. J'comprends qu'l'officier d'quart

Pendant les nuits si froides
Se paie un peu sa poire
Et l'fait courir, ma foi.
«Le Cap, hurry up donc»
Le pau' cadet s'élance
En cognant ses jambons

Et volant sur sa panse,
En cognant ses jambons
Et s'étalant su'l pont.

4. Pour comble de malheur,

Il n'y a plus d'lumière;
Y a l'officier qui pleure
Qui pleure à fendr'un'pierre.
Et pendant que l'cadet
Use ses allumettes
Le quart est applé,
Il faut bien qu'on l'embête,
Le quart est appelé
Le quart est appelé
Pour êt' bien embêté.

5. «Oh; oh, les cadets là,

Dépêchez-vous un peu,
Mais regardez-moi ça!
Ils arrivent comme des vieux.
On dirait des soldats
Ou bien des paysans
Ou bien encore un tas
D'vieilles femmes du bon vieux temps,
Ou bien encore un tas
D'vieilles femmes de ce temps-là

6. Ils sont cinq dans l'équipage

Qu'arrivent comm'des martyrs,
Et comme ces pauvres types,
Ils croient qu'ils vont mourir.

Ils s'fichent en position
En se disant tout bas:
«Ils veulent not' crevaison
Mais ils ne l'auront pas,
Ils veulent not' crevaison,
Nous verrons s'ils l'auront»

7. «Ah, enfin les voilà,
Il faudra qu'on travaille
A ferler l'cacatois,
Un d'plus au gouvernail.
Un autre piquer six coups
L'reste la grand'voile arrière
Et l'Cap, dépêchez-vous»
«Lieut'nant, n'y a plus d'lumière»
Et l'Cap, dépêchez-vous,
«N'y a plus d'lumière, j'd'viens fou».

8. «Cadet d'quart, maintenant
Vous irez dans ma chambre
Sans faire du boucan
Ni vous casser les membres
Vous irez tout douc'ment
Faisant très attention
Ecoutez bien maint'nant
Ces recommandations.
Ecoutez bien maint'nant
Et puis foutez-moi l'camp».

9. Vous ouvrirez la porte
Et march'rez su' l'tapis
Et que l'diabl' vous emporte
Si vous faites du bruit.
Vous verrez mes chaussettes
A droite de mon sofa
Près du portrait d'papa
Et d'un' petit' femmelette;
Près du portrait d'papa
Un bon vieux zig, comme moi.

10. A côté d'mes chaussettes,
Plus de premièr'fraicheur,
Qu'ont r'couvert mes palettes
Et en ont pris l'odeur,
Y'a un' boîte à punaises
Qui en a contenu,
Cont'nant maint'nant(une graisse
Une graisse pour moustachu,
Cont'nant maint'nant une graisse
Pour mes moustaches épaisses.

11. Oh, oh, voici un grain
Allons les Brav's à l'oeuvre,
Vit'donnez un coup d'main,
Parez toutes les manoeuvres.
Vous allez voir le vent
Trouver ici son maître.
Je suis, dit le Lieut'nant,
Le lieutenant Lemaître,
Je suis, dit le lieut'nant,
Le maître des éléments.

12. Enfin l'officier tousse,
Et dix aux p'tits cadets:
«Voici, avec not'frousse,
Ce fichu grain passé.
Dans mon ventre creux sonne
Un tas de gargouillements
Et j'crois qu'dans mes maronnes
Y'a eu des événements
Et j'crois qu'dans mes maronnes
Le canon encore tonne».

13. Nous v'la maintenant contents
Y a encore un quart d'heure
On va faire du boucan.
Avec un grand bonheur,
Les cadets fout'le camp
A travers tout l'navire
Ils vont partout courant.
«Hola, fini d'dormir»
Ils vont partout gueulant,
«Debout, tas d'fainéants».

14. Su'l'pont n'y a plus personne,
Et le pauv'lieutenant
A tous les vents claironne:
«Qu'qu'sont les brav's maint'nant?»
Au moins une grosse pinte
Y s'fait de mauvais sang
L'pauv' officier s'esquinte
A crier l'cap tout l'temps.
L'pauv' officier s'esquinte
Et les lamp' sont éteintes.

15. Enfin, le chef d'équipe
Arriv' le consoler.
Il prend un air tragique
Presqu'à fair dégueuler.
Il a sur sa façade,
Un air de croque-mort,
Et en longues tirades
A réveiller un mort,
Et en longues tirades
Pendant qu'les brav's s'balladent

16. «D'a un pour éveiller
Les cadets qui sont d'quart,
D'a un pour officier
Deux autr' au gouvernail,
Un brave est pou' l'café
Un pour l'régistrateur,
D'a un qui doit veiller
D'piquer huit coups à l'heure
D'a un qui doit veiller
Qu'les lamp' soient allumées».

17. Enfin dans quatre heures
On s'apprête à descendre,
On pense avec bonheur
Qu'son hamac on va prendre.
On s'fout en position,
Puis l'quart est relevé.
Vite nous descendons
Car il faut roupiller,
Et il n'faut pas s'marier,
Car voilà le Premier.

Nées avec le siècle, la musique et les paroles de ces chansons n'eurent pas le temps de «s'amariner» et d'acquérir des qualités artistiques dignes du «grand large».

Mais toutes témoignent cependant de l'ingénuité de leurs auteurs, du caractère espiègle, frondeur, railleur et du sens inné de la farce rabelaisienne des cadets qui les composèrent.

Ces cadets qui furent nos Aînés...

All 's well, Sir!

Saint Bernard du Spuikom.



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

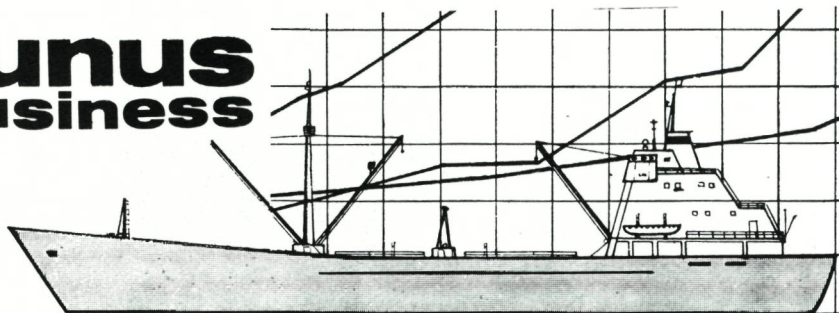
TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen
«GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71,
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches
«GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71,
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».



Door E. Van Haverbeke

Bulkcarrier M/S Federal Hunter

Op 29 juni jl., werd de N.V. Boelwerf gebouwde bulkcarrier M/S «Federal Hunter», gedoopt door mevrouw Constance Pathy, echtgenote van de heer voorzitter van Fednav Ltd., te Montreal.

Graag stellen we aan onze lezers, de bulkcarrier 140.200 TDW voor, het schip heeft als thuishaven Antwerpen, vaart onder Belgische vlag en behoort tot de Rederij N.V. BELCAN.

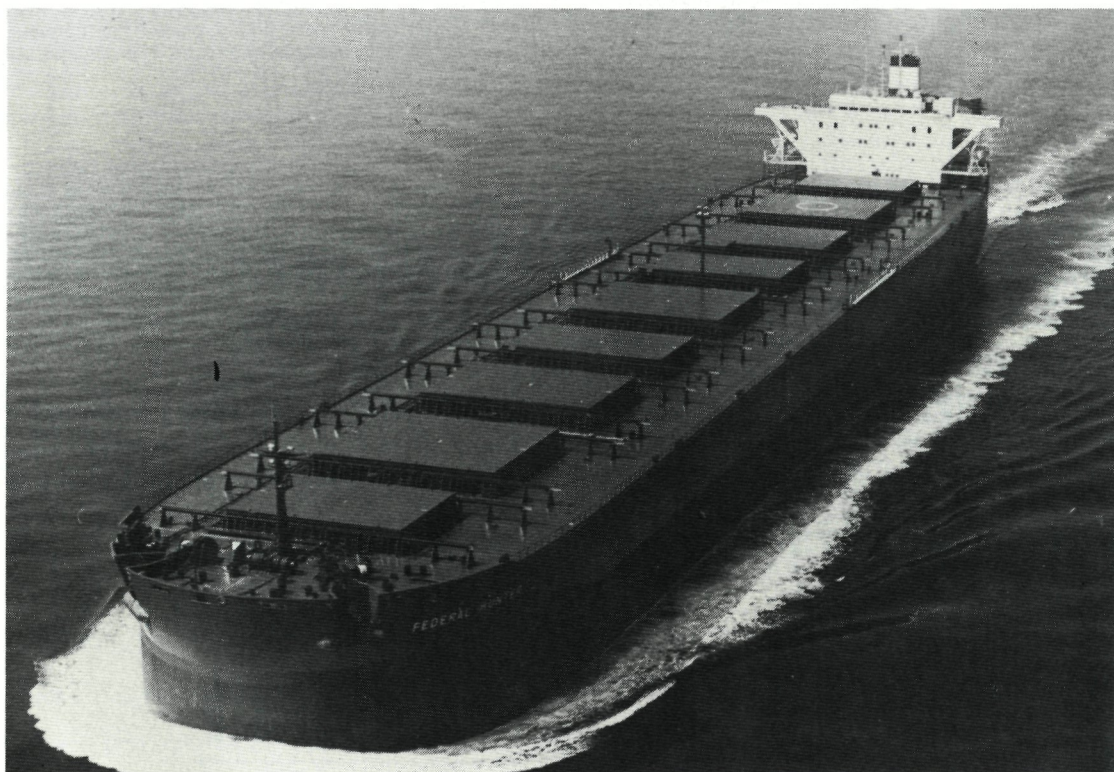
Klassifikatie en reglementen

- Lloyd's Register of Shipping
- Belgische Zeevaartinspektie
- International Convention on Load Lines 1966
- SOLAS 1974 & Protocol 1978
- International Telecommunication Convention 1963
- Oil Pollution Convention (1973) and Protocols of 1978

- Safety and Health Regulations for Longshoring (U.S. Department of Labor, 1960)
- Rules for Waterside Workers' Federation of Australia
- U.S. Coast Guard for non-U.S. Vessels calling at U.S. Ports
- Latest Suez Canal regulations
- Latest IMO Requirements for Bulk Carriers
- IEC Recommendations
- International Regulations for preventing collisions at sea 1972
- Alle toepasselijke ILO Conventions

Hoofdafmetingen

— Lengte over alles	265,00 m
— Lengte tussen de loodlijnen	259,20 m
— Breedte op spanten	43,00 m
— Holte tot hoofddek	23,77 m



— Diepgang onderkant kiel	16.607 m
— Draagvermogen	140.200 ton

Laadkapaciteit

— Graanlading	168.715 m3
— Ertslading in ruimen	
1, 3, 5, 7 en 9	91.446 m3
— Brandstof HFO	5.042 m3
DO	308,5 m3
— Smeerolie	100,9 m3
— Zoetwater	387 m3
— Waterballast	72.055 m3

Beknopte beschrijving

«Federaal Hunter» is een enkelschroef bulkcarrier, aangedreven door een traaglopende dieselmotor. Het schip kan worden ingelegd voor het vervoer van alle mogelijke droge goederen zoals graan, erts, kolen, enz...

Het schip is van het enkeldek-type en heeft een cilindervormige boeg. De verblijven en de machinekamer bevinden zich achteraan.

Het cargo compartiment is onderverdeeld in 9 ruimen waarvan er twee voorzien zijn als dieptank.

Aan top en bodem van de ruimen stuurboord- en bakboordzijde zijn waterballasttanks voorzien. Een dubbele bodem strekt zich uit onder het laadgedeelte en de machinekamer. Centraal in de dubbele bodem en over de ganse lengte van het laadgedeelte bevindt zich een pijptunnel. De ruimen zijn uitgerust met een sproeiinstallatie voor het reinigen.

Iedere luikopening wordt afgedekt door een luikpaneel in twee delen (1 stuurboord en 1 bakboord) die simultaan dwarsscheeps openrollen en waarvan 1 paneel wordt aangedreven door een hydraulische motor.

De verblijven zijn voorzien voor 33 bemanningsleden die logeren in individuele lucht-geconditioneerde kabinen. Een personenlift bedient de verblijven vanaf de machinekamer tot op de brug.

5. Voortstuwinstallatie

- Een 6-cilinder Burmeister & Wain dieselmotor, type 6 L 80 GFCA, tweetakt, enkelwerkend, opgeladen, direct omkeerbaar en geschikt voor zware olie tot 6.000 sec. Redwood 1.
- Maximum vermogen van 13.500 kW bij 106 t/min.
- Een 4-bladige schroef uit een nikkel-aluminium-brons legering, met een diameter van 6,95 m.
- Dienstsnelheid bij afgeladen diepgang van 16,607 m en met een maximum vermogen van 13.500 kW: 14,1 knopen.
- Aktieradius: ongeveer 25.000 mijl.

Boordcentrale

- Drie zes-cilinder Daihatsu dieselmotoren, type 6PSHTC-26D, viertakt, enkelwerkend en opgeladen. Continu vermogen van 550 kW bij 720 t/min. Elke diesel is rechtstreeks gekoppeld aan een Taiyo alternator, 3-fasig, 695 KVA, 556 kW, 440 V, 60 Hz.
- Een turbine «Brotherhood» van 590kW bij 8.570 t/min. gekoppeld aan een Taiyo alternator van 737,5 KVA, 590kW, 440 V, 60 Hz.

Cargo & Ballastsysteem

Twee elektrisch aangedreven ballastpompen, elk met een capaciteit van 2.500 m3/uur bij 2 bar.

- Een elektrisch aangedreven ballastpomp van 1.000 m3/uur bij 2 bar.

Stoomketels

- Een oliegestookte ketel, type Wanson, van 3.500 kg/uur - 7 bar - geschikt voor werking op HFO van 6.000 SRL en sludge.
- Een uitlaatgassenketel, type Green 4.350 kg/uur - 6,5 bar - voor de turbo-alternator.

Dekwerktuigen

- Een elektro-hydraulische stuurmachine
- Twee gekombineerde automatische anker/meerlieren van 25 ton
- vier automatische meerlieren van 25 ton, elk met dubbele trommel
- vier automatische meerlieren van 25 ton, elk met enkele trommel
- Twee kranen van 5 ton elk en met een vlucht van 16,6 m, voor het behandelen van provisie en machineonderdelen.

Nautische uitrusting

- De modernste navigatie-apparatuur is voorzien, zoals: 2 radars, gyro-kompas, automatische stuurinrichting, RDF, VHF radio zend- en ontvanginstallatie van 1.500 W, dieptemeter, snelheidslog, Decca en satelliet navigatie-instrumenten, weerkaartontvanger.

Elektrische installatie & automatisatie

De elektrische installatie en automatisatie werd verzorgd door E.N.I. De afstandsbediening van de hoofdmotor vanop de brug werd geleverd door Soren T. Lyngso. Het schip is volledig geautomatiseerd waardoor de machinekamer voor 16 uur per dag onbemand kan blijven: alarmen aangesloten op de kommandobrug melden elke onnauwkeurigheid.

Belcan en haar activiteiten

Tijdens de voorbije twintig jaar heeft BELCAN negen schepen besteld bij de Belgische scheepswerven. De BELCAN-vloot zal thans bestaan uit 10 moderne stortgoedschepen onder Belgische vlag: zes «Lakes-type» schepen en vier eenheden van 140.000 tdw zoals de «Federal Hunter». Het beheer van de schepen is toevertrouwd aan UBEM n.v.

De moedermaatschappij van BELCAN is FEDNAV LIMITED in Montreal, Canada's grootste zeetransportgroep met activiteiten gaande van vervoeroperaties in het poolgebied en naar off-shore installaties tot bulk- en lijndiensten. Sedert 1960 werkt FEDNAV eveneens met FALLINE die vanuit Antwerpen lijndiensten verzekert voor het vervoer van staal, stukgoederen en containers naar Canada en de Amerikaanse Meren.

De «Federal Hunter» werd op lange termijn gecharterd aan NAVIOS INC., die voor de helft eigendom is van U.S. STEEL CORPORATION en voor de helft van FEDNAV. NAVIOS exploiteert een eigen en een gecharterde vloot van meer dan 2 miljoen tdw.

De schepen van NAVIOS vervoeren regelmatig ijzererts en andere goederen naar Belgische klanten.



De standaard van de zeemacht.

Door J.B. Dreesen

Message nr. 211311Z van AUG. 1984, lag in onze krijgsmacht aan de basis van een eerder ongewone overdracht, die aan de meesten onder ons onopgemerkt voorbijging. Op die datum werd namelijk de STANDAARD van de ZEEMACHT, die sedert 38 jaren bewaard werd door NAVCOMOST, overgedragen aan COMINAV. Het centrum van marinevorming zal in de toekomst deze zware verantwoordelijkheid moeten torsen. Dit is dan ook een uitstekende gelegenheid om dit belangrijk onderdeel van de Zeemacht even in het licht te zetten.

Een besluit van de Regent van 15 juni 1946 (verschenen in het staatsblad van 26 juni 1946) kende aan de Zeemacht een standaard toe. Aangezien de Zeemacht ontstaan is uit de Belgische Sectie van de Royal Navy (gevormd bij besluit van de Regent op 1 februari 1946) werd zij ook de drager van de tradities van de Belgische Sectie van de Royal Navy.

Dit blijkt uit het artikel 2 van het besluit dat zegt dat de standaard de vermeldingen: Noord-Atlantische Oceaan, Noordzeekanaal en Schelde zal dragen. De minister van verkeerswezen werd belast met de uitvoering van dit besluit. Dit laatste was niet zo ongewoon want onze Zeemacht behoorde, ondanks haar na-oorlogse opdrachten, tot 1949 bij het Ministerie van Verkeerswezen.

De Standaard bestaat uit de stok en het doek. De stok in twee delen, verbonden door een geel koperen huls, is gekroond met een vergulde leeuw op een voetstuk. Dit voetstuk draagt op zijn lange zijden de vermeldingen FORCE NAVALE en ZEEMACHT en op de korte zijde L III L. Ondanks het feit dat de toekenningen gebeurde tijdens het regentschap van Prins Karel, wordt de regering van Leopold III vermeld.

Een koord in gouddraad, siert de leeuw en het voetstuk. Het doek is de nationale driekleur in zijde 77 x 88 cm groot, waarvan de boorden met goudfranjes zijn bekleed. Op de ene zijde komen de volgende opschriften voor: ZEEMACHT, NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN, NOORDZEE-KANAAL, SCHELDE. Op de andere zijde staat de franse tekst: FORCE NAVALE, ATLANTIQUE NORD, MANCHE, ESCAUT. Voorts werden de nestel in de kleuren van de Leopoldsorde en het Frans oorlogskruis met palm hierop bevestigd. De drie vermeldingen op de Standaard geven de plaatsen aan waar de bemanningen van de Belgische Sectie van de Royal Navy zich bijzonder wisten te onderscheiden.

Dit waren in chronologische volgorde: tijdens de konvooibegeleidingen op de Noord-Atlantische Oceaan; de deelname aan de mijnveeoperaties in het Kanaal en de daaropvolgende landing op 6 juni 1944; en de veegeroperaties die einde 1944 leidden tot het vrijmaken van de Schelde. Dit laatste had tot gevolg dat Antwerpen bijna onmiddellijk door de Geallieerden in gebruik kon genomen worden. Hierdoor werden de laatste offensieven van de tweede wereldoorlog aanzienlijk ingekort.

Zoals het wel meer gebeurt, in ons bij uitstek tweetalig land, is er een fout geslopen in de vertaling van het woord MANCHE. In het Frans wordt hiermee de zeeëngte bedoeld die tussen Engeland en Frankrijk ligt. Dit drukstbevangen zeegebied ter wereld verbindt de Atlantische Oceaan met het zuiden van de Noordzee. Het wordt in het Nederlands gewoon het KANAAL genoemd.

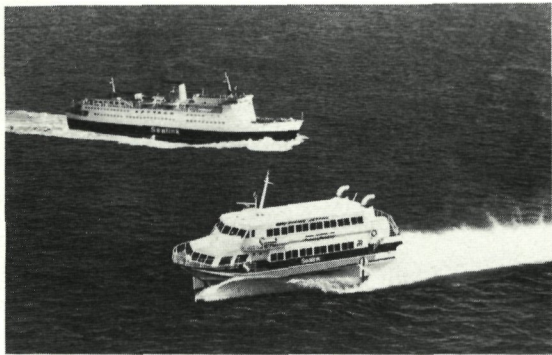
Zo spreekt men van KANAALBOOT als men het heeft over een snelle veerboot die de dienst over het kanaal onderhoudt. «KANAALKOORTS» (channelfevers) is de benaming van de sfeer of stemming die ontstaat, wanneer na een lange reis het schip huiswaarts vaart door het kanaal. Het einde van de reis met het weerzien van echtgenote, gezin, verloofde is een kwestie van uren geworden.

Onder invloed van de Engelse naam «ENGLISH CHANNEL» spreekt men wel eens van het Engels Kanaal maar dat is dan eerder uitzonderlijk en veeleer een verschijnsel bij Anglofielen. Het NOORDZEE-KANAAL daarentegen is heel iets anders. Het is namelijk de verbinding tussen Amsterdam en het Amsterdamse havengebied met de Noordzee. Dit kanaal werd aangelegd tussen 1865 en 1876 en draagt sedert de ingebruikname deze naam. Het gebruik van het woord NOORDZEEKANAAL als vertaling van MANCHE komt dan ook op naam van de gebrekkige maritiem-geografische kennis van de toenmalige vertaler.

De Prins Regent, Karel, Prins van België en Regent van ons Koninkrijk overhandigde dit Embleem op 13 september 1946 op het Wapenplein te Oostende aan Commodore Georges Timmermans, hoofd van de Generale Staf van de Zeemacht. Sedertdien werd de Standaard bewaard door NAVCOMOST in Oostende.

Deze overdracht breekt een traditie maar vereenvoudigt een even traditionele routine. Maandelijks(en vroeger om de twee maanden) werd de Standaard aan de rekruten voorgesteld. Zolang de opleiding in Oostende gebeurde gaf dit geen probleem. Vanaf 1952, datum van het opleidingscentrum naar Brugge, moest Brugge bij elk einde van de eerste opleiding de Standaard in Oostende aanvragen, afhalen en ook terug brengen. Dit gebeurde ook telkens als, van Brugge uit, één of meer detachementen moesten uittrekken voor een plechtigheid waarbij de Standaard hoorde. Al dit heen en weer gedraaf met de Standaard behoort, gedeeltelijk althans, tot het verleden. Hij berust nu bij de Officier N1 van het Opleidingscentrum.

Oorspronkelijk was een Standaard een vierkant vaandel dat aan een stok gedragen werd en diende als kenteken van een bepaalde wapenmacht. De krijgslieden van die macht schaarden zich rond die vlag als zij ten strijde trokken. In wezen was het een oorlogsvlag die mee ten strijde werd gedragen. Uit de deelname aan de diverse veldslagen groeide de gewoonte deze vlag te voorzien van de citaties die de wapenmacht op het slagveld verdiend had. Standaarden staan dan ook in alle strijdmachten hoog in aanzien.



SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

**SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL
NAAR ENGELAND**

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van «perron» dient veranderd te worden) vanuit Oostende in ± 3.30 u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in ± 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

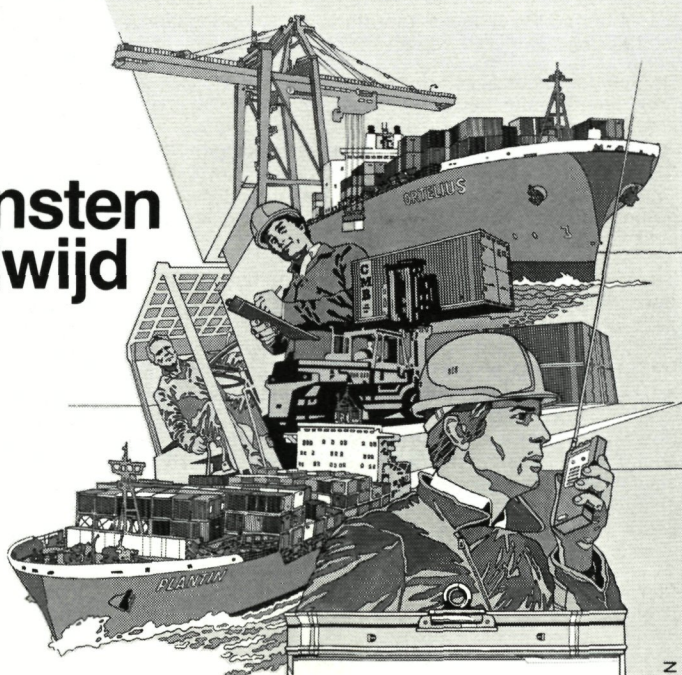
- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobielclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)

Containerdiensten wereldwijd



CMB

The Belgian Line

CMB - St. Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N

Il y a quarante ans...

Le Tirpitz chavire avec 1500 hommes à bord.

Par J.M. de Decker

251 mètres de long, 30 m de large, 4 tourelles doubles armées de canons de 380 mm, des pièces de plus petit calibre par dizaine, 6 avions Arado 196, une vitesse de 30,8 noeuds et un rayon d'action de plus de 10.000 km, sans devoir se ravitailler, telles étaient les caractéristiques du cuirassé «Tirpitz» de la Kriegsmarine.

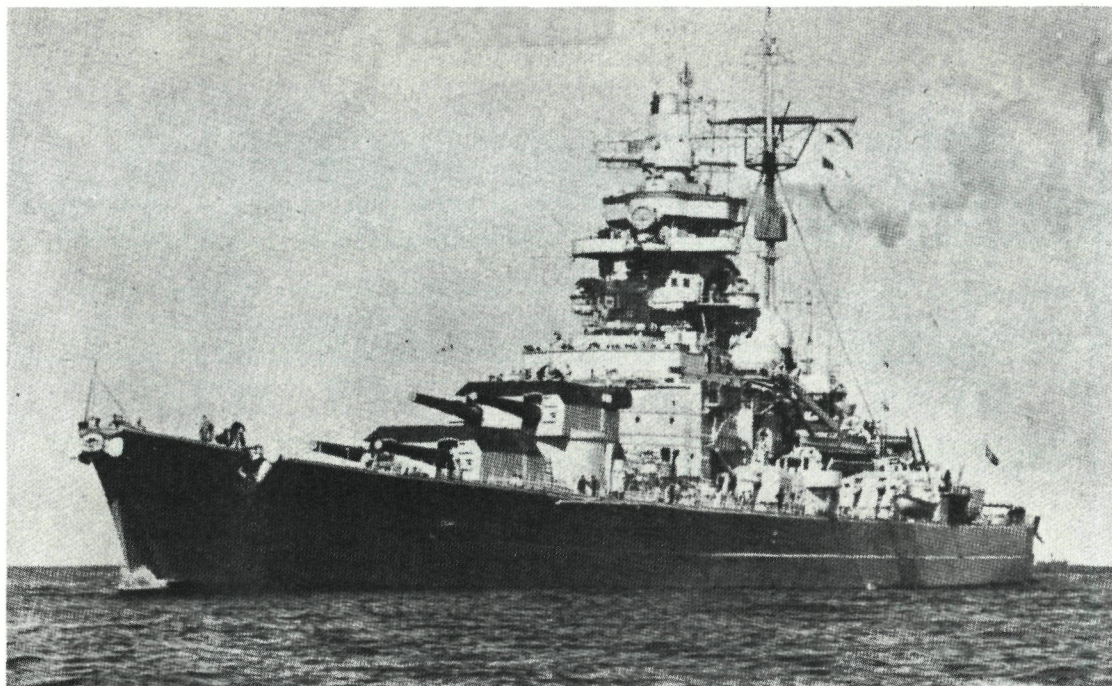
Wilhelmshaven, 1er Avril 1939: 80.000 personnes se sont massées dans l'enceinte des chantiers navals de la marine de guerre allemande pour assister au lancement du colosse.

La jauge du navire est donnée officiellement pour 35.000 tonnes. Avec ce tonnage, il satisfait aux accords internationaux relatifs aux navires de guerre qui, pour un cuirassé, fixent le plus fort déplacement à 35.000 tonnes. On apprendra, après la guerre seulement, que la «Tirpitz» jaugeait, en réalité, 43.000 tonnes et avait, en charge maximum, un déplacement de près de 53.000 tonnes. Il est mis en service le 25 Février 1941.

A dater de ce jour, tous ses déplacements font l'objet d'une surveillance de tous les instants du côté des services de renseignements et de l'aviation de reconnaissance britanniques. Ses caractéristiques en font un adversaire redoutable. Son frère cadet, le «Bismarck», d'une seule salve, avait coulé le cuirassé «Hood», orgueil de la «Home Fleet» britannique avant de succomber au nombre et au mauvais sort.

Après la fin du «Bismarck», l'amiral Raeder, chef suprême de la Kriegsmarine, abandonna son idée primitive qui était d'utiliser le «Tirpitz» comme corsaire contre les convois alliés de l'Atlantique. Son argument essentiel était la pénurie de mazout dont souffrait alors l'Allemagne. Il décida d'envoyer le «Tirpitz» en Norvège afin que sa présence fixât d'importantes forces ennemies et que, par des raids éclairs, il pût couper la route de Mourmansk, utilisée par les convois vers la Russie. Cela correspondait avec les vues

Le «Tirpitz», avec son formidable armement était la terreur de Churchill.



d'Hitler qui craignait que le débarquement en Europe ne se produisît sur la côte de Norvège qu'il appelait parfois «La Région du Destin»...

1. La résistance norvégienne veille.

Mais Hitler ne comptait pas avec les nombreux réseaux de la résistance norvégienne qui informaient Londres de tous les mouvements de la flotte allemande basée dans les fjords.

Au jour d'une sortie à la rencontre d'un convoi, le «Tirpitz» avait été attaqué à la torpille par des «Swordfish», avions d'attaque anglais, partis du porte-avions «Victorious». Il réussit à les éviter. Une autre fois, accompagné par une flotte de croiseurs légers, il s'était élancé vers le Grand Nord contre le convoi anglais P.Q. 17. Trente neuf navires furent coulés... L'Angleterre décida d'en finir avec le «Tirpitz».

Un jour qu'il était mouillé dans un goulet du fjord Farthen, protégé par une montagne qui tombait à pic, il fut attaqué par l'aviation anglaise. Pour la circonstance, les Anglais avaient construit des bombes spéciales qui devaient être jetées sur la montagne et tomber, en roulant sur ses glacis, à la verticale du cuirassé allemand. Par malchance, les bombes restèrent accrochées aux anfractuosités des rochers.

Entretiens, sur les conseils de Goering qui intriguait au bénéfice de la Luftwaffe, Hitler décida de mettre sa marine à la ferraille, hormis les sous-marins. Raeder avait été remplacé par Doenitz, plus servile. Le «Tirpitz», protégé par des destroyers d'accompagnement, fut mouillé dans le fjord d'Alten. Derrière deux filets de protection, il se sentait à l'abri des attaques sous-marines.

22 Septembre 1943, tout va bien à bord. Le service s'accomplissait comme d'ordinaire. On allait bientôt «piquer» dix heures. Aucune approche d'avion n'avait été signalée. On pouvait donc, en toute tranquillité, démonter les armes légères et mettre l'artillerie principale en position de repos. Soudain, un guetteur s'écria :

Ayant soigneusement camouflé le «Tirpitz» dans l'Altenfjord, en Norvège, les Allemands le croyaient à l'abri de toute attaque.

A 50 mètres à babord, un gros poisson.

Imbécile, dit l'officier de quart. Tu as déjà vu de gros poissons dans les eaux norvégiennes. Alerte !

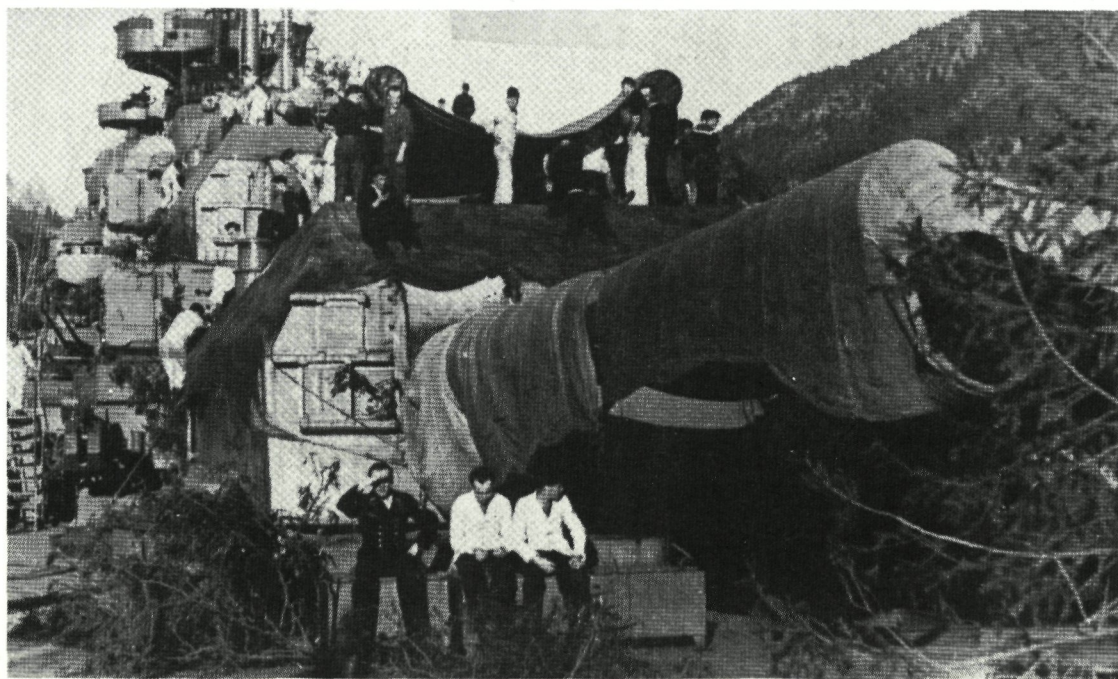
2. Une folle audace.

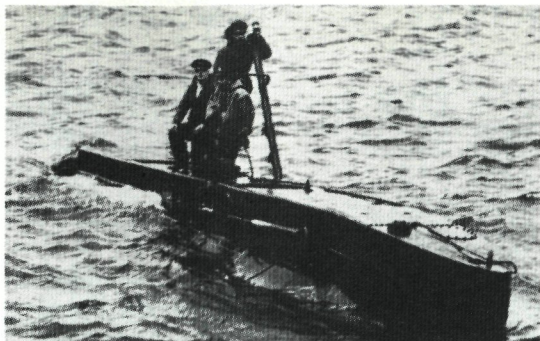
D'un bout à l'autre du «Tirpitz», ce fut le branlebas de combat. Mais face à David, Goliath se réveillait trop tard. David, c'était deux sous-marins de poche de la Royal Navy, les plus petits du monde : 16 mètres de long : diamètre maximum, 1 mètre 50, sauf sous le périscope, où l'on pouvait tout juste se tenir debout ; poids total avec la charge maxima, 39 tonnes ; autonomie d'action, des milliers de kilomètres ; durée de plongée, 39 heures.

Ils étaient dotés de tous les organes miniature du sous-marin classique : le périscope, notamment, n'était quère plus visible qu'une antenne de radio. En outre, un compartiment rigoureusement étanche donnait la possibilité au plongeur embarqué à bord avec trois autres hommes d'équipage de quitter le sous-marin et d'y rentrer à volonté, sans compromettre l'équilibre du frêle esquif, et sans laisser pénétrer l'eau dans les autres compartiments.

Quand l'alerte fut donnée à bord du «Tirpitz», les lieutenants de vaisseau Godfrey Place et Donald Cameron, commandant le «X.6» et le «X.7», avaient déjà parcouru plus de 1.600 kilomètres en pleine mer et remonté 80 kilomètres du Kaafjord, protégé par des patrouilles, des filets, des défenses côtières, des postes de radar et d'asdic pour la détection à vue et à l'écoute sous-marine.

Au petit jour, glissant dans les eaux noires comme des fantômes, deux hommes grenouilles s'étaient échappés des compartiments étanches. Ils avaient cisaillé les dernières défenses du «Tirpitz», un triple filet d'acier et étaient arrivés au contact de la coque monstrueuse du cuirassé. Progressant tête en bas comme des mouches sur le corps de leur future victime, ils se mirent à adapter à la quille des mines réglées pour faire explosion au bout d'une heure.





Pour atteindre le «Tirpitz» dans son repaire, l'Amirauté britannique avait décidé de construire des sous-marins de poche «X Craft». Longueur: 15 mètres. Autonomie: 23 heures en plongée à deux nœuds.

Et déjà, les deux sous-marins de poche, pénétrant dans la brèche des filets, s'approchaient à moins de 50 mètres du «Tirpitz», pour déposer, eux aussi, leur charge d'explosifs...

Mais, soudain, le «X.6» vint échouer sur un bas-fond qui n'était pas signalé sur les cartes, dans un grand crissement de sable et de vase. Quand au «X.7», son périscope ayant été arraché au passage à travers le filet, il tournait furieusement en rond comme un poisson pris dans une nasse. C'est alors que l'alerte avait été donnée.

Aussitôt, les deux commandants de sous-marin lâchèrent leur charge d'explosifs à retardement sous la coque du «Tirpitz» et, leur œuvre de mort terminée, décidèrent de saborder leurs bâtiments, dont l'explosion ne laisserait pas de trace.

3. Avez-vous déposé des bombes?

Deux hommes devaient périr dans cette ultime manœuvre. Rejoignant les deux hommes-grenouilles, leur quatre camarades remontèrent en surface où une vedette du «Tirpitz» vint les recueillir. Conduits devant le commandant, ils refusèrent obstinément de parler, eux qui savaient qu'ils allaient sauter sur leurs propres explosifs. Impassible, le lieutenant de vaisseau Cameron consultait de temps en temps sa montre et, à l'heure H - 2 très précises, il consentit enfin à parler:

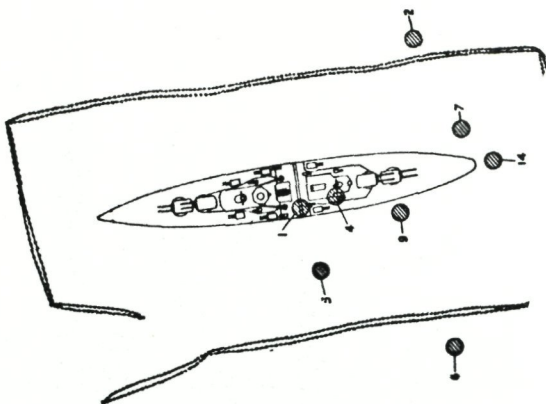
Je crois pouvoir vous signaler, commandant, que, dans deux minutes, nous allons tous sauter.

Deux minutes plus tard, effectivement, une explosion terrible se produisit. Une immense colonne d'eau monta par bâbord devant. La coque déchirée, le «Tirpitz» coula lentement par 25 mètres de fond. Seuls quelques hommes de l'équipage furent blessés.

Au cours des jours qui suivirent, le remorqueur «Ahrgast» exécuta des dragages pour retrouver les sous-marins. Il en découvrit un par quarante quatre mètres de fond. Avec l'aide d'un second remorqueur, il parvint à le relever et à le conduire jusqu'à la rive. On y trouva deux cadavres qui furent enterrés avec les honneurs militaires.

Quelques surprise attendaient les enquêteurs. Les documents découverts à bord prouvèrent que les Anglais étaient renseignés avec la plus grande précision sur tout ce qui se passait sur le «Tirpitz». On trouva, en particulier, un tableau de service parfaitement exact, qui donnait, minute par minute et pour une semaine, l'emploi du temps de l'équipage.

Cet emploi du temps restait le même, toute l'année durant, à de rares modifications près. Les Anglais avaient



Les impacts des bombes lancées par les Lancaster en direction du «Tirpitz», le matin du 12 Novembre.

donc choisi, pour mener leur attaque, l'heure de l'entretien des armes, pouvant compter sur un certain relâchement de la part des hommes de veille. Ils avaient également pensé qu'une grande partie des armes serait inutilisable. C'était certainement le moment où ils avaient le plus de chances de pouvoir émerger sans être canonnés.

4. Harcèlement.

La résistance norvégienne avait bien travaillé. Dès ce jour, le sort du «Tirpitz» était scellé. Toutes les fois qu'on pouvait penser que les blessures du monstre avaient été réparées, on faisait intervenir l'aviation britannique...

Le 3 Avril 1944, remis à flots et à nouveau prêt pour le combat, le cuirassé devait faire une sortie d'essai dans l'Altenfjord.

Les filets avaient été dégagés, les premières aussières venaient de tomber à l'eau avec un bruit sec, un gros remorqueur trapu, qui paraissait un nain à côté du navire géant, s'appêtait à lui faciliter la manœuvre, lorsque des avions britanniques apparurent, volant à peine à 400 mètres au dessus de la montagne, venant manifestement d'un porte-avions. Ils survinrent si brusquement que les klaxons d'alerte avaient à peine commencé à hurler lorsque les bombes tombèrent tandis que l'artillerie anti-aérienne se déchainait.

Le cuirassé fut violemment secoué et parut s'ébrouer comme un caniche sous la pluie. De fait, les bombes tombaient comme la pluie, de plus en plus près. Personne à bord ne put en compter le nombre, ni suivre les points de chute. Lorsque le bruit infernal cessa, beaucoup de marins allemands, au sortir de cet ouragan de feu, saisirent quelques morceaux de fer pour bien s'assurer qu'ils ne rêvaient pas, que leur bateau flottait toujours. Mais il saignait par mille blessures.

Les pertes étaient énormes; deux cents hommes avaient été tués.

Au cours des mois qui suivirent, le «Tirpitz» fut encore attaqué plusieurs fois par des appareils s'envolant de porte-avions. Le 17 juillet, il put s'envelopper à temps de fumée artificielle et échapper aux bombes. Le 22 Août une nouvelle tentative n'apporta aucun succès aux Anglais.

Deux jours plus tard, nouvelle attaque aérienne. Cette fois, les pilotes britanniques transportaient des bombes de 750 kilos et la chance fut avec eux. Une des bombes frappa verticalement le pont cuirassé supérieur du «Tirpitz» qu'elle traversa, et la capote elle-même ne put lui résister. Elle vint se loger, sans éclater, dans le compartiment des appareils de télépointage.

Un coup au but, mais sans effet immédiat.



Donald Cameron, commandant du «X-7»

Hans Meyer, commandant du «Tirpitz»

L'apparition des quadrimoteurs porteurs de bombes de gros calibre inquiéta fort le commandement allemand. Il estima qu'il serait sans doute prudent de mouiller le «Tirpitz» par petits fonds pour qu'il ne pût couler, tout en continuant à servir de garde-côte, le cas échéant. Par une nuit très sombre, avançant prudemment à faible vitesse, le cuirassé s'en alla mouiller à trois mille de Tromsø, au voisinage de la petite île d'Hakoya. Deux croiseurs anti-aériens vinrent constituer une défense additionnelle.

L'équipage du navire s'occupait, le 22 Octobre, à mettre en place les filets d'arrêt ramenés du fjord d'Alten, lorsque l'alerte retentit pour une nouvelle attaque aérienne. Le cuirassé était sans protection. Il y avait peu d'espoir, à cause de la vaste étendue du fjord, de le dissimuler efficacement à la vue des avions par des nuages artificiels. Quarante quadrimoteurs survinrent, mais ne placèrent aucun coup au but. Il n'empêche que l'alerte avait été chauce.

5. Une ruse contre les chasseurs

Les Anglais serrèrent les poings. Il fallait absolument en finir avec le «Tirpitz» dont la puissance, comme batterie flottante, demeurerait redoutable. Le jour fut fixé au 22 Novembre, mais bien avant cette date, une nouvelle inquiétante parvint à Londres. Les Allemands avaient affecté à la défense du cuirassé une de leurs meilleures escadrilles de chasse qui avait été retirée du front russe.

L'Etat-Major de la R.A.F. décida immédiatement une parade. Une partie des bombardiers simulera une attaque, non du «Tirpitz», mais du terrain de Bardufoss, base des chasseurs.

Le 12 Novembre, à 8 h 20 du matin, les radars allemands signalèrent une importante escadre aérienne venant de la mer. Cinq minutes plus tard, le doute n'était plus permis : elle venait bombarder le «Tirpitz».

L'alerte fut aussitôt donnée à Bardufoss. Les premiers Messerschmitt décollèrent aussitôt et survolèrent le cuirassé dont l'équipage espérait que, cette fois, leur bâtiment serait efficacement protégé.

Soudain, l'étonnement se peignit sur les visages : les chasseurs viraient de l'aile et s'éloignaient vers le sud. Que se passait-il ?

Ceci : le commandant de l'aérodrome avait donné l'ordre à tous les appareils de se grouper. Les Lancaster de tête avaient mis le cap sur Bardufoss. C'était là que les Anglais allaient sûrement attaquer.

Au dessus du «Tirpitz», le ciel était donc devenu vide de chasseurs allemands. La ruse réussit : le gros des Lancaster atteignit sans résistance le mouillage du cuirassé qui, bientôt, allait connaître l'enfer.

La silhouette du «Tirpitz» était au centre des aiguilles de mire. Il était exactement 8 h 40, heure anglaise. A cet instant précis, le group captain Tait, de la R.A.F., vit le pont du cuirassé se couvrir de fumées piquées d'éclairs rougeâtres ; on eut dit un feu d'artifice dont toutes les pièces groupées, serrées sur une étroite plate-forme eussent été mises à feu rapidement par un artificier pressé d'en finir.

Autour des Lancaster, les paquets de fumée obscurcissaient le ciel. De la terre, la D.C.A. tirait. Les mains moites, à plein bras, Tait tenait le manche. Tout vibrait autour de lui.

Soudain, le voyant rouge s'allume. 0 h 41. Encore 10 secondes ... 5 ... 3 ... 2 ... 1.

Larguez !

L'énorme masse se décrocha du ventre de l'appareil qui se cabra. Elle descendait... Tait vira vers la gauche... Un par un, presque avec une régularité d'exercice, les Lancaster lançaient leur bombe.

Les bombes de six tonnes tombèrent à proximité du navire, la plupart à l'intérieur des filets. Deux coups au but sur bâbord. Une bombe pilvrisa la catapulte de l'hydravion, presque au centre du navire, et pénétra jusqu'au pont cuirassé, la traversa et explosa. La deuxième tomba par les travers de la tourelle B à l'avant de la passerelle ; d'autres touchèrent l'eau, très près de la coque.

Chaque bombe souleva jusqu'à la hauteur des mâts une colonne d'eau et de boue qui retomba sur les ponts. Sous cette avalanche d'eau et de terre, le commandant Weber, pacha du «Tirpitz» vit son navire disparaître. Il le sentit vibrer sous des pieds. Déjà le pont s'inclinait. Touché dans ses oeuvres vives, le cuirassé commença doucement à prendre de la gîte. Il y avait des blessés par les éclats, par le souffle. Les fonds du «Tirpitz» étaient envahis, noyés.

Les tirs de la D.C.A. faiblirent. Encore quelques coups de canon épars... Ensuite, il n'y eut plus que le fracas des bombes, le bruit des masses d'acier qui retombent, se heurtent, quelques cris. L'équipage du «Tirpitz» luttait toujours, espérant que, même si le navire s'enfonçait, la quille épaulerait le fond, empêchant ainsi le chavirement. Mais la coque subissait de formidables chocs. Les tôles cédaient. L'eau gagnait la chambre des machines. Dans certaines casemates, l'électricité s'était éteinte.

6. La tourelle est volatilisée.

Les marins allemands continuaient à combattre, presque mécaniquement, suffoqués par la fumée, torturés par le bruit infernal, mais soutenus quand même par l'illusion que les chasseurs de la Luftwaffe allaient revenir et disperseraient cette escadre infernale qui finirait bien par faire demi-tour, les soutes vides.

Et les dernières bombes tombèrent, en effet, mais les plus efficaces. L'une d'elles atteignit la plage avant et, sous l'impact, la grande tourelle César, énorme masse de 700 tonnes jaillit au dessus du pont et tomba à la mer dans une gerbe de feu, vision de cauchemar, que les témoins qui, de la côte, observaient à la jumelle, contemplèrent, saisis d'horreur.

C'était l'agonie, mais une agonie à la dimension du «roi solitaire du Nord». De terribles déflagrations continuèrent à voiler le silence de la mer. Des éclairs bleus et blancs striaient de lourdes nuées noires et, au centre de ce cataclysme, la coque mutilée du «Tirpitz» chavirant avec une lenteur majestueuse, une coque dans laquelle se débattaient et luttait encore des centaines d'hommes.

La gîte atteignit bientôt 135 degrés. Le «Tirpitz» était presque sens dessus dessous et, au lieu de prendre les échelles, direction pont supérieur, il fallait aller vers les fonds,

vers la carène, alors que l'eau montait, crevait les cloisons, s'infiltrait, se glissait... On entendait le fracas des obus qui, dans les soutes, tombaient de leur logement, roulaient, et les explosions des cloisons qui, sous la poussée de l'eau, éclataient, et des cris, et des appels... L'électricité s'éteignit. La nuit...

Estimant la bataille perdue, le commandant Weber donna l'ordre d'abandon général. Le sacrifice de vies humaines était devenu inutile et chaque seconde, chaque dixième de seconde comptait. Mais pas plus que les autres occupants du blockhaus, il n'arrivera à en sortir. Les leviers de fermeture des portes blindées étaient coincés.

A présent, tout s'était tu. Le silence était revenu sur ce coin de mer et de terre norvégienne. Tel un monstre marin, tué au large et remorqué là, le «Tirpitz» semblait attendre les dépeceurs. Mais ses entrailles fumaient encore. Et de celles-ci sortaient des appels et des cris...

Pendant trois jours, une centaine de marins de marins allaient encore lutter. Non plus pour sauver leur bâtiment, mais pour leur propre vie. Enfermés dans des compartiments étanches, ils tentaient de communiquer avec les sauveteurs par des coups frappés sur les tôles.

7. Des cadavres en rangs serrés.

Les spécialistes d'un navire-atelier découpèrent la coque au chalumeau. Pendant trois jours, le visage creusé par l'angoisse, ils pratiquèrent des ouvertures, agrandirent des brèches, mais ne libérèrent le plus souvent que des cadavres. Quatre-vingt sept hommes furent quand même sauvés. On contemplait ces rescapés miraculeux comme des fantômes revenus pour témoigner de la mort du dernier grand cuirassé allemand, de ce «roi solitaire du Nord» vaincu, tel un héros mythologique par le feu du ciel.

On dressa le bilan: sur les 1600 hommes du «Tirpitz», ce 12 novembre 1944, une centaine était à terre au moment du bombardement pour des corvées, missions ou en permission; 800 furent sauvés. Il y eut donc environ 700 victimes.

De Tromsø, les rescapés furent conduits à Trondhjem, puis emmenés en camions à Oslo. On les installa dans une petite île isolée, en leur défendant toute communication avec l'extérieur, le haut commandement de la Kriegsmarine estimant qu'ils produiraient une impression déplorable avec leurs blessures et leurs uniformes en lambeaux. Ce ne fut que plusieurs jours plus tard qu'équipés de neuf, ils purent se rendre à Oslo. Le silence le plus absolu leur fut ordonné à tous. Chacun dut signer un engagement écrit de ne pas prononcer un seul mot au sujet du sort du «Tirpitz».

L'épave fut achetée par des résistants norvégiens qui, avant même la fin de la guerre, décidèrent de s'associer pour démolir le cuirassé chaviré. Les démolisseurs entreprirent aussitôt de sortir du navire les machines, les appareils, les dynamos, etc qui avaient été montés avec tant de soin par les ingénieurs allemands. Ils découvrirent aussi à bord de nombreux cadavres qui furent enterrés au cimetière local.

Dans une des chambres des machines, ils découvrirent aussi un tableau qu'avait peint un matelot allemand sur une cloison d'acier. Ce tableau représentait le «Tirpitz», un sous-marin et le pavillon de guerre de la Kriegsmarine. Il portait pour légende «Gegen England» (Contre l'Angleterre). Les Norvégiens le découpèrent et l'offrirent à l'escadrille britannique qui avait détruit le cuirassé géant.



L'agonie du «Roi Solitaire du Nord»



KREDIETBANK

N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

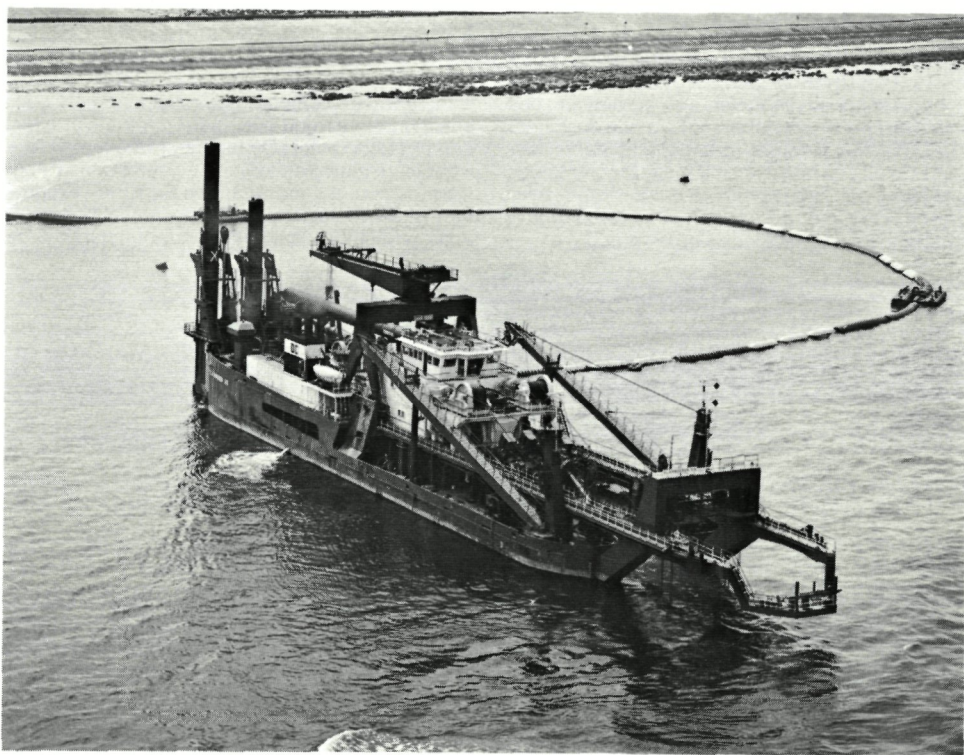
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur
Largeur
Tirant d'eau
Puissance
Profondeur de dragage
Vitesse
Ø tuyau d'aspiration
Ø tuyau de refoulement

97,50 m
18,50 m
4,80 m (max.)
16.200,00 cv
30,00 m
9 nœuds/knopen
0,90 m

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld. Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
Ø zuigleiding
Ø persleiding

Bert Vanheste

Door Norbert Hostyn, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

In één van de voorbije jaargangen hebben we hier enkele bladzijden gespenseerd aan de Oostendse marineschilder Gustaaf VANHESTE, (*) vooral bekend en gekend gebleven voor zijn schilderijen, met laat ons maar zeggen «onderwatertaferelen»: vissen, zeesterren, anemonen, koralen, meestal gecombineerd met schelpen, gezonken kruiden, ankers....

In deze aflevering hebben dan aandacht voor één van diens getalenteerde zonen: Bert. Bertje voor de vrienden. Voor één keer ook geen doorlopende biografie zoals gewoonlijk, maar een «collage» van artikels en kritieken waaruit een zo volledig mogelijk beeld van mens en kunstenaar te voorschijn komt.

(*) 28e jg. - Nr. 188. 4, 1980 p. 17.

BERT VANHESTE (Oostende, 13 juli 1913) atelier = Anjelierenlaan 13, Oostende.

Kunststudies: Volledig autodidakt.

Individuele exposities: o.a. Oostende (De Peperbusse), Brugge, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Blankenberge, Zaventem, Heilbach (Duitsland), Altea (Spanje).

Groepsexposities: o.a. Oostende, Namen, Luik, Blankenberge, Antwerpen, Vilvoorde, Lommel, Leuven,...

Frankrijk: Duinkerken en Boulogne, Engeland: New Lynn, Duitsland: Hamburg.

Werk in het bezit van het Stedelijk museum voor Schone Kunsten van Oostende. In de albert I-bibliotheek, Prentenkabinet te Brussel.

Wanddecoraties in Oostende, Baveno (Italië) en Altea (Spanje).





Een kalme straat...

Een kalme straat, een bijna-hoekhuis, een museum op zichzelf. Opstapeling van het geheel dat de zee kan geven: lichaam en motief; schelp en vis; koraal en wier; details die geen onbelangrijkheden zijn, maar het onmisbaar element uit het zeeverhaal. En daartussen: Bert Vanheste. Wie de zee observeert, vergeet door de schoonheid van de horizon soms de kracht en de levendigheid van het zee-water zelf. Een eigen wereld van vissen met een karakter, wieren en koralen die meer dan een decor zijn, vergane schepen die achter hun overgroeide patrijspoortjes een doodsverhaal verschuilen. En daarboven, een bewegende massa onder het spel van licht en wolk. Mensen die met hun leven op het water staan, en daarna afzakken naar een oude middenstand. Een expressie die door haar vorm en kleur alleen aan één man kan toegeschreven worden. Iedereen kent hem: Robert Vanheste.

André BAERT

De Vanheste's: Rijke Oostendse artistieke traditie

- «De Vanheste's».

Het is een naam, die behoort tot de gevestigde tradities in de Koningin der Badsteden. Want wanneer we het thans bijzonder willen hebben over Bertje Vanheste, moeten we toch even terugdenken aan de figuur, die vader Gustaaf Vanheste te Oostende zo lange tijd geweest is. En zelfs grootvader Emiel Vanheste hanteerde bepaald vaardig het penseel...

Eerlijkheids- en volledigheidshalve dienen we ook eventjes te verwijzen naar een andere broer in deze artiestenfamilie: Arthur Vanheste, die op zijn beurt een vaardige kunstschilder is, «vol Spaanse inspiratie en auteur van werken van zeer verfijnde techniek.»

Bertje Vanheste, een rasechte Oostendenaar, heeft nooit zijn idealen verloochend: en die idealen zijn ongetwijfeld: de zee en de visser, evenals zijn geboortestad zelf. Knap en talentvol kunstschilder, is Bertje Vanheste bovendien een zeer verdienstelijk decorateur en pakt hij bovendien uit met ideeën, die uitmunten door hun praktische inhoud.

Zijn grote vriend.

Joviaal en bescheiden, ziet men Bert Vanheste zelden op grote feesten of kunstmanifestaties. Hij leeft eerder gelukkig en teruggetrokken in zijn museumhuisje te Mariakerke. Bert heeft in zijn welgevulde kunstenaarsloopbaan een grote, zéér grote vriend gekend: de gevierde dramaturg Michel de Ghelderode, die voor Vanheste's kunst een uitgesproken bewondering koesterde. Wij hebben menige brief gezien van de Ghelderode, waarin hij op zijn beurt zijn liefde uitzingt voor de zee en de visser, en we herinneren ons nog levendig, hoe enkele jaren geleden, in de ambassadeurszaal van het kursaal, een Ensoriaans ballet van de Ghelderode gecreëerd werd, waarin het «vis-sersvolk» op zulke kleurrijke en sublieme wijze verheerlijkt werd.

- «Je ne doute pas de votre avenir, schreef de Ghelderode eens aan Bert Vanheste: bien que tout soit lent dans ce pays encombré de peintres souvent excellents; mais le temps fait sa sélection pour qui sait attendre...» Bert Vanheste is het volledig eens met deze zienswijze, ook al duurt het bijwijlen zéér lang vooraleer men een waar kunstenaar ontdekt en waardeert. Het is waarachtig tijd, dat men in onze kunstwereld wat méér aandacht gaat besteden aan Vanheste's kunst.

Geheim en schoonheid onder water.

Spreekt men over Rubens, dan denkt men terstond aan zijn indrukwekkende vrouwenfiguren. De naam Ensor doet meteen een maskerwereld opduiken en heeft men het over Toulouse-Lautrec, dan denkt men onmiddellijk aan music-hall personages.

Bert Vanheste heeft in mening werd de visser verheerlijkt, maar toch heeft hij een doorgedreven «specialiteit»: de «innerlijke zee». De zee, maar dan zonder schepen of wolken, zonder golven of staketsels: maar dan de zee met al haar onderwater geheimen: met haar glinsterende vissen, haar mysterieuze schaaldieren haar grillige planten, haar gezonken roestige wrakken.



We kunnen Oostendenaar en toerist aanraden, zich de verplaatsing te getroosten naar dit museum, waar nog volop de geest leeft van Ensor en de Ghelderode, en waar groot en klein een wereld zullen betreden, die hen wegens haar schoonheid, onmiddellijk naar het hart zal grijpen.

John HERMANS (1970) +

Een mens, een kunstenaar, een vriend!

Een werk van Bert Vanheste benaderen is, volgens mij, een drie-delige activiteit. Eerst en als belangrijkste het werk zelf; dan de inspiratie-bron, verspreid over de collectie zee-fauna en -flora van de kunstenaar zelf; ten derde de indringende persoonlijkheid en het heel eigen karakter van de ervaren kunstschepster. Mag ik Bert Vanheste geruststellen: er zijn nog geen complimentjes gevallen.

Die eerste benadering laat ik momenteel over aan u.

Bij Bert Vanheste vind je een bepaald inwerkende «inspiratiebron», die zowel historisch is als bestudeerd. Niemand, en tenminste Bert zelf niet, kan ontkennen dat er enige directe invloed is via zijn vader. Maar je mag deze figuur niet als de unieke bron nemen. Er is altijd een kompakte erfenis tussen vader en zoon. Historisch ligt de onmiskenbare band met de vader, door Bert Vanheste op zijn eigen manier verwerkt.

Scherper kan je de contacten met de directe zee noemen. Het huis van Bert Vanheste is een museum. Niet alleen daar waar het publiek vrije ingang vindt, maar ook tot in de details van de woonst. Een museum over de zee, op, boven of onder water; een museum over de mens in alle leeftijd en alle doen en laten. Maar met dit laatste komen we te dicht bij punt drie van onze samenvatting.

Je vindt er alles: iedere soort vis, meestal uit eigen visgronden, maar ook uit de tropische gordels; schelpen die de eenvoud van een Noordzee en de kronkeling van het tropische tonen; wieren en koralen die niets aan levendigheid verloren hebben, al liggen ze al jaar en dag bij Bert thuis. Teveel om op te noemen, en alles individueel zo interessant.

Dat maakt van Bert Vanheste een enerzijds vrij kunstenaar, anderzijds een aan de basis wetenschappelijk kunstenaar. En dat kan je duidelijk vaststellen, wanneer je een visuele vergelijking maakt tussen de persoonlijkheid van geëxposeerde werken en de wens tot streven naar perfectie in de meest didactische zin van het woord (in de galerie getoond via de bundel tekeningen/akwarsels). Bert Vanheste gaat daar blijkbaar luchtig over. Een ronde vis met blauwe schubben, bijvoorbeeld, kan het beredeneerde uiterlijk van een wetenschappelijke tekening hebben, maar kan verwerkt worden tot een deel van een vrijer artistiek werk, waarin de essentie blijft, maar bijgekleurd wordt, bij manier van spreken, tot een tijdelijke opname: een kunstwerk.

Bij ieder gesprek met Bert Vanheste kom je eerder vroeger dan later tot de echte vissen, koralen, wieren,... Zijn hand op papier, doek of karton dragen de herinnering aan de realiteit, maar de zwier van de beweging en de kleurrijke maken, scheppen, doen groeien die de zekerheden tot bijna symbolen, tot wat fotografisch ook wel mogelijk zou kunnen zijn, maar toch helemaal niet vindbaar is. Kortom: Bert Vanheste herschept het echte naar zijn hand door zijn hand.

Bert Vanheste is uiteindelijk een mens, en als individu in ons soms zo raar geslacht staat hij torenhoog. Niet alleen door de openheid, maar voornamelijk via de eerlijkheid waarmee hij je te woord staat. De eerlijkheid waarmee hij aantoont wat mooi is in zijn inspiratie. Een mens, een kunstenaar, een vriend.

André BAERT



Een vingerafdruk van sensibele

In een stad zoals Oostende lopen allerlei soorten artiesten rond, wat eigenlijk een normaal verschijnsel is, maar met zich meebrengt dat een niet al te aandachtig publiek geen houvast meer heeft. Wij zouden een paar grote namen kunnen citeren, mensen die hopen of wensen of ervan overtuigd zijn dat zij ooit de toppen van de roem zullen halen en dat hun gewrochten superprijzen zullen vertegenwoordigen, wat niet noodzakelijk met kwaliteit te maken heeft. Anderen zoeken nieuw te zijn en hebben dan een onvoorstelbaar misprijzen voor het werk van hun lotgenoten. Zij voelen zich onbegrepen behalve door een kleine schare ingewijden en staan dus voortdurend in verweer tegen wat in de wereld van de beeldende kunsten rustig voortdeint. Nog anderen maken prentjes of imiteren of doen aan vrijetijdsbesteding, wat ook al zinvol is, maar vergeten vrij vlug de nederige vreugde die zij kenden wanneer zij bij aanvang van hun carrière iets konden realiseren dat min of meer akseptabel was voor een amateur. Dan zijn er nog schilders, zoals Bert Vanheste. Wij hebben inderdaad een lange weg afgelegd vooraleer wij hem bereiken, maar zo is hij meteen gesitueerd. Schilders zoals Bert Vanheste hebben niet alleen het vuur van de traditie in zich, maar ook de behoefte om iets mede te delen wat met eigen aard te maken heeft en zij steunen daarbij op een gedegen technische vaardigheid. Bert Vanheste leest meteen een schilderij af als hij een tentoonstelling bezoekt omdat hij heel wat afweet van de kleurharmonieën, van het eigene van verf en waterverf, van de opbouw van een geheel, van de sensibele tinten. Dat zijn dingen die eigenlijk in het bereik zouden moeten zijn van al wie zich actief met de beeldende creativiteit bezig houdt. Wanneer we zeggen dat Bert weet waarover het gaat, dan bedoelen wij daarmee onder meer dat zijn tematiek een bewuste keuze is en geen beperking, dat hij de zee en de aldaar levende fauna en flora schildert omdat die deel uitmaken van zijn privé-beeldensarsenaal, van zijn persoonlijkheid, van zijn fantasieën eigenlijk. Het is immers zo dat wanneer Bert Vanheste een onderzeelandschap creëert dit niet zomaar een grapje is, of een spelletje, maar een creatie die op reële en hem bekende patronen steunt. Hoewel zijn doeken erg nauw met de realiteit zijn verbonden, toch komt daar duidelijk nog heel wat persoonlijks aan te pas. Er wordt een totaalbeeld geschapen waarin elementen opduiken om puur plastische redenen. Dat is vooral merkbaar in wat wij zijn onderzeetaferelen zouden kunnen noemen. Er gebeurt

Het ligt voor de hand dat Robert Vanheste gedurende vele jaren het leven van de noordzeevissen heeft bestudeerd: hij schilderde trouwens meer dan 80 vissoorten. Hij kent hun grootte, hun levenswijze, hun kleur, hun milieu... In een degelijke studie, die stadsbibliothecaris Omer Vilain destijds wijdde aan Bert Vanheste, kunnen wij onder meer volgende treffende passus lezen:

«De moeilijkheid die Vanheste soms ondervindt om zijn onderzeese werken ingang te doen vinden, berust op het feit dat de mensen niet genoeg kunnen vergelijken met andere kunstschilders. Voor hen die bloemstukken en andere stillevens schilderen, is er reeds zoveel vóór hen geschapen, dat een vergelijking mogelijk is. Persoonlijk heb ik maar een paar kunstenaars ontdekt die vóór Bert Vanheste zeevissen in hun milieu schilderen, namelijk de 17de eeuwse Tchou-Ta en de 19de eeuwse K. Isibashi, beiden Chinezen. Doch in onze streken geen enkele. Is het dan ook niet typisch dat op de tentoonstelling «De Schilderkunst in het teken van de zee» - die in 1951 te Oostende plaats had - er omzeggens geen enkele kunstenaar was die de vis als thema gekozen had, op James Ensor na...?»

J'ai deux amours...

Maar Bert Vanheste is niet alleen artiest. Hij is ook een soort «conservator». Toen een Amerikaan onlangs Bertje's schelpen- en zeedierenmuseum voorbijstapte erkende hij volmondig: ik heb reeds véél schelpenverzamelingen gezien, maar nog nooit dergelijke verzameling als te Oostende.

Verzameling! Inderdaad, men kan in de beperkte plaatsruimte van het huis te Mariakerke toch ruim 350 schelpensoorten afkomstig uit alle mogelijke wereldzeeën aantreffen. In een stemmig kader van schilderijen, vissers-

koppen, zeezichten, fantastische vissen, netten en «maritieme lampjes» - kan men een heerlijke wereld ontdekken, die meteen doet denken aan de geheimzinnige avonturen van Jules Verne.

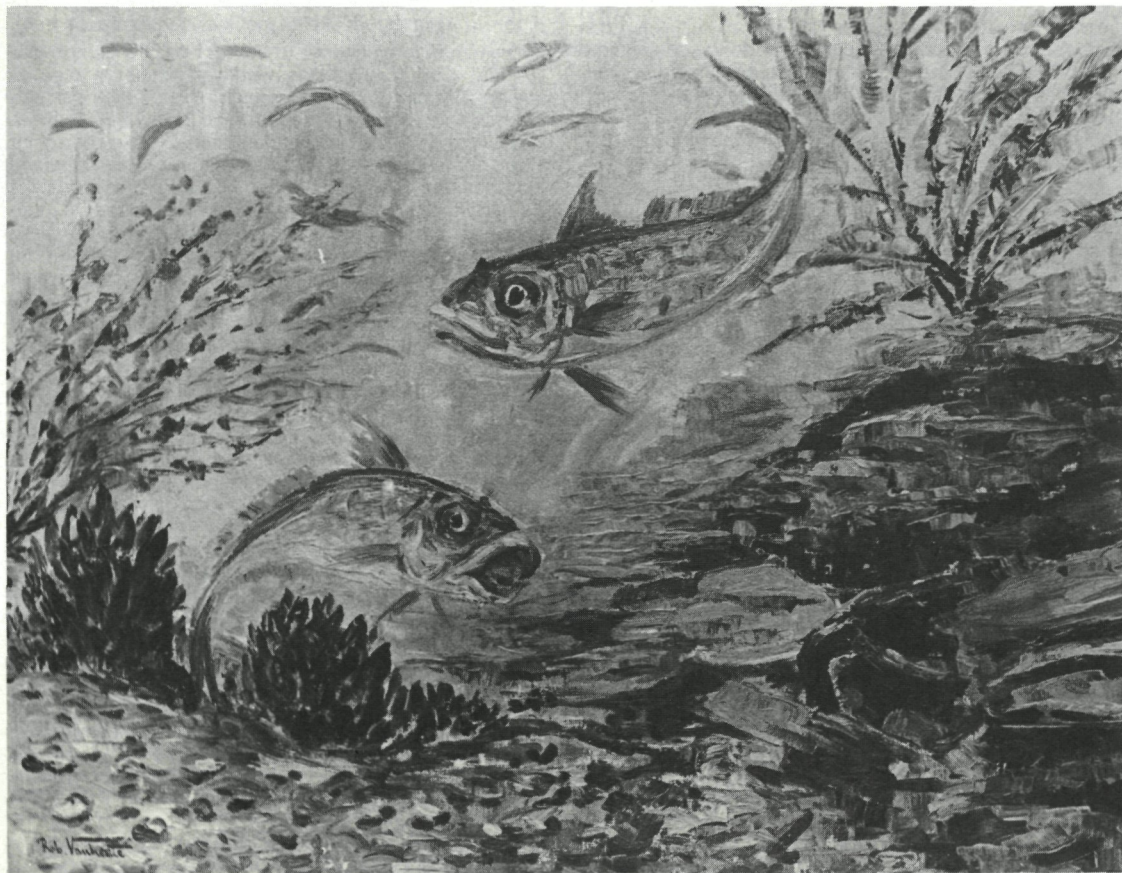
Men heeft daar bijvoorbeeld een fles, waarin een driemaster steekt, afkomstig van Georges Eeckhoudt en liefst 150 jaar oud. Men heeft een uitgebreide verzameling van oud vaatwerk, tot zelfs schoenzolen van de 12de en 13de eeuw, en die door het vettig slib in dergelijke degelijke voorwerpen bewaard bleven. Deze verzameling wordt bovendien nog verrijkt door een reeks, voorwerpen afkomstig van wijlen de befaamde Oostendse oudheidkundige Choqueel, wiens baanbrekend werk op gebied van de geschiedenis van de Vlaamse kust, nooit genoeg kan.

De zee ruist...

De zee ruist inderdaad in die vele vreemdsoortige schelpen, opgevisht uit de donkere diepten van verre en dichte zeeën. Een indrukwekkende kinkhoorn valt onmiddellijk op door haar grillige vormen, terwijl men een beetje verder een prachtexemplaar van een Indische schelp (de enige in het land) aantreft.

Ook zeldzame exemplaren van Japanse schelpen verrijken deze unieke verzameling. Sla uw ogen trouwens naar de zoldering, en daar ontdekt u een verzameling van zeespinnen of bewerkte vissen zoals een voshai, een rog, een lipvis van Madagascar, schelvvissen, tijgervissen, pijpvissen en... koffervissen.

zeeplanten door, glijdt uw blik nog over schelpen met parels, trossen koraal, zeesterren van Polynesië, Tahiti, de Indische Oceaan en zelfs zeepaardjes, zinnebeeld van Oostende's internationale kursaalfestivals.



Stoomschepen.

Door A. JACOBS

De Royal William, een begin...

Reeds in 1615 hadden Franse werktuigkundigen met stoomvaartuigen geëxperimenteerd. In 1783 slaagde Claude de Jouffroy d'Abbans erin met een eigen maaksel een kwartier lang de Seine op te stomen. Toch spreekt men pas echt over een begin van het stoomboottijdperk vanaf Fulton. Hij voer met een stoomboot in 32 uur 240 km op de Mississippi. Een merkwaardige prestatie voor die tijd. Dat was 1811. Tien jaar later waren stoomschepen van 1000 ton al geen unicum meer. (y + TNR 785 USA)



785

Het eerste schip, voortgestuwd door stoom die zuigers in beweging bracht, was de Royal William. Het voerde nog zeilen als hulpmiddel en haalde 8 knopen. De Amerikaanse Savannah had in 1819 als eerste zeilstoomschip de Atlantische Oceaan overgestoken. De Royal William stak als eerste stomer over in iets minder dan een maand. (Y + TNR 476 USA)



476

De Royal William heeft nooit een tweede overtocht gemaakt. Kort na aankomst werd het schip verkocht. Het eindigde tenslotte als kruiser bij de Spaanse marine en werd in 1837 afgedankt toen men ontdekte dat het houtwerk ging rotten.

De opkomst

In de honderd jaar die volgden op de eeuw waarin de Royal William geschiedenis maakte, bouwde men steeds grotere en luxueuzere paleizen. De houten romp werd vervangen door ijzer en later staal, het scheprad werd vervangen door schroeven, het kleine eetzaaltje door een luxueuze



122

eetzaal (Y en TNR 112 GIBRALTAR), (Y + TNR 614 DANMARK), (Y + TNR 687 CANADA). De salons leken op de balzalen van Versailles en elk schip van betekenis had een eigen zwembad. Op zee waande je je op het vasteland (Y + TNR 602 Deutsches Ruch), (Y en TNR 75 F O OXAR).



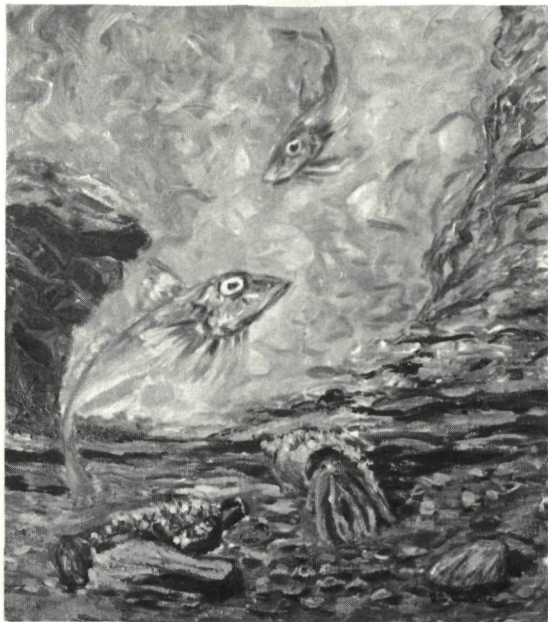
614



687

De Franse scheepvaartmaatschappij noemde haar indrukwekkende «Île de France» dan ook de «boulevard van de Atlantische Oceaan». De overtochten waren en bleven nochtans gevaarlijk. Oceaanstomers waren bijzonder kwetsbaar, getuigen hiervan de ramp met de Titanic in 1912, een fantastische oceaanstomer die met een ijsberg in aanvaring kwam.

Deze en andere rampen stonden nochtans de ontwikkeling van de stoomscheepvaart niet in de weg. Rond de jaren dertig voeren tientallen reusachtige luxeschepen de Oceaan over. Het snelste schip was houder van de Blauwe Wimpel - een met wimpel getooide beker - als symbool van het behaalde record. De Normandië die als tonnemaat



wat. De dieren poseren niet. In hun manier van afgebeeld staat vertolken zij ritme en onthullen zij zichzelf vanuit diverse houdingen. Zij bewegen in een hun vertrouwd kader; zij zijn een beeld van een ons onbekende realiteit waar Bert echter heel wat van afweet. Nu moet men niet langdurig kijken om te zien dat Bert Vanheste op energieke wijze met de verf omspringt wat niet betekent dat ook maar

iets onberedeneerd zou zijn of storen in een klassiek esthetisch schema. Hij creëert in zijn olieverf een sfeer die opgebouwd is uit tientallen elkaar bestokkende tinten. In zijn akwarellen komt eigenlijk iets anders aan bod: licht en een zekere vorm van raffinement, het meespelen van de ondergrond en de niet beroerde delen van het papier. Hier kan men ervaren dat een akwarel geen opeenstapeling is van tinten maar een zoeken naar licht, een subtiel suggereren van vormen en hun onderling dialoog, een verglijden van de realiteit. Het gevecht tussen twee kreeften kan daarvoor model staan. Een ander thema is dat van de visser zelf. Hier is de verf inkarnatie van een zekere stoerheid; de kleur draagt de vertedering van een zekere romantiek. Maar om het hoekje komen de allusies al gluren. Een mens staat niet alleen. Hij wordt gevolgd door wolken van aanwezigheden of door herinneringen, die nooit helemaal verdwijnen en plots komen opzetten als men ze verdwenen achtte of rustend in de geborgenheid van het vergeten. Hoewel Bert Vanheste bijgevolg een schilder is van de werkelijkheid - zij het een die de meesten onder ons ontgaat - toch draagt zijn werk de vingerafdruk van de sensibele, toch wonen in zijn doeken naast het zichtbare, de onzichtbare dingen die ieder van ons koestert of tracht te verdringen. Zo meen ik dat in dit werk dat uit veel herinneringen en persoonlijke ervaringen is gegroeid, een mens verschijnt die niet alleen zijn techniek beheerst en het eigene van Oostende en de zee en de vissers en de vissers en de schepen en de natuur daarrond vooropzet en huldigt, maar ook duidelijk wat meegeeft aan de kijker; iets dat slechts langzaam groeit omdat het bijzonder belangrijk is en veelal onvatbaar.

Hugo BRUTIN

N.a.v. een tentoonstelling in «De Peperbusse» Oostende 1981.

Bronnen:

- Kunstcontact N° 45 (uitg. De Peperbusse, Oostende)
- Embryo, 2, 6, 1981 (uitg. De Peperbusse, Oostende)

LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



74-76, Louis Mettwielaan, bus 2
1080 Brussel 1080 Bruxelles

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

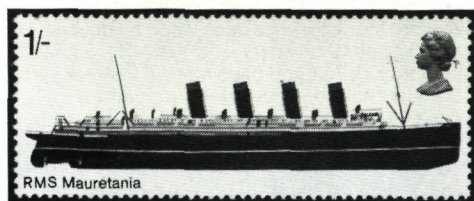


75



602

160 maal zo groot was als de vroegste stoomschepen, kon alleen in zijn grote eetzaal tweemaal de vroegere «Royal William» bergen. (Y + TNR 138 U.K.)



138

Edward K. Collins

De scheepsmagnaat Edward K. Collins beschouwde de stoomvaart vanaf het prille begin als een gezonde belegging en tegelijkertijd een fantastisch waagstuk. Hij kreeg het voor mekaar een regeringscontract vast te krijgen voor het vervoer van post tussen New York en Liverpool. Met een forse regeringssubsidie bouwde hij vijf weergaloze schepen. Kosten noch moeite werden gespaard en hij kon dan ook uitpakken met een uitstekende vloot waarvan de kern gevormd werd door de «Atlantic», de «Pacific», de «Artic», en de «Baltic», elk 2 850 ton groot en goed voor 12 1/2 knoop.

Ze waren 500 ton zwaarder en twee knopen sneller dan de Cunarders, en echte luseschepen in vergelijking met die van Cunard. Cunard die het idee van de oceaanstomer uitvoerbaar had gemaakt, werd hier overtroefd door Collins die het veranderde in een luxeproduct.

Alhoewel Collins bijna het dubbele aan passagiers vervoerde van Cunard en hij het postcontract op zak had, leed hij toch zware verliezen. Want snelheid en luxe kosten geld. Enorme bedragen werden uitgegeven aan kolen. De reparaties aan de ketels kosten een fortuin. Maar de Amerikanen waren graag bereid dit erbij te nemen. Zij moesten immers de grootste en de snelste zijn, en blijven. Toen kreeg Collins af te rekenen met tegenspoed. In minder dan twee jaar moest hij twee scheepsrampen incasseren.

De Artic kwam in botsing met de Vesta, een Frans stoomscheepje van staal waartegen de houten Artic uiteraard niet tegen bestand was. Ze zong en 322 mensen vonden de dood waaronder Collins vrouw en twee van zijn jonge kinderen. De Pacific liep in 1856 op de ijsschotsen en niemand van de 45 passagiers en 141 bemanningsleden kon worden gered. Na deze tegenslagen bleef hij niet

bij de pakken zitten. Hij begon met de bouw van de Adriatic, groter (3 650 ton), sneller (15 knopen) en luxueuzer dan enig ander schip. Het schip vertrok voor zijn eerste vaart op 23 november 1857. Na zijn tweede overtocht kwam meteen een einde aan het rijk van Collins die door het intrekken van de steun van de Amerikaanse regering prompt bankroet ging.

Luxe was op de Atlantische reizen echter niet meer weg te denken. Collins had onbetwistbaar zijn stempel gedrukt op de verdere uitbouw van de Stoomvaart. Cunard was verplicht zijn politiek hieromtrent te herzien, wat resulteerde in de moderne en uiterst luxueuze Persia.

De Stoomturbine

Parsons, de vader van de stoomturbine, zag volgende voordelen op de conventionele stoommachine: hogere snelheid, groter laadvermogen, economischer stoomverbruik, lagere bouwkosten, geringer machinegewicht, vermindering van trilling en lagere onderhoudskosten. Allemaal zaken waar de reders van wakker lagen. Het Ministerie van de Marine was echter de eerste die het belang van deze ontwikkeling wist naar waarde te schatten. Dit resulteerde in de bouw van twee torpedojagers «de Viper» en «de Cobra». Toch duurde het nog vier jaar voor het eerste vrachtschip met een stoomturbine werd uitgerust: nl. Het Schotse vrachtschip King Edward.

Toen was de evolutie niet meer te stuiten. Eén der eerste scheepvaartmaatschappijen, de Allan Line, waagde de grote stap en bracht de Victorian en de Virginian in de vaart. Cunard volgde met de Carmania, de Mauretania en de Lusitania. Nu was het hek pas goed van de dam. Voor deze schepen bestonden geen maatstaven waarnaar ze beoordeeld konden worden. Men vergat dat deze reuzen nog schepen waren die de wetten van de natuur, van de zee moesten gehoorzamen, evenzeer als de zeilschepen van weleer en het eerste stoomschip destijds.

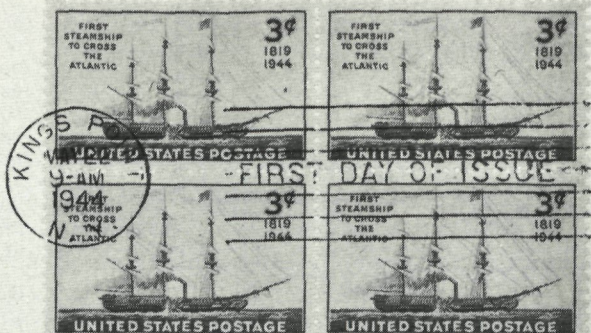
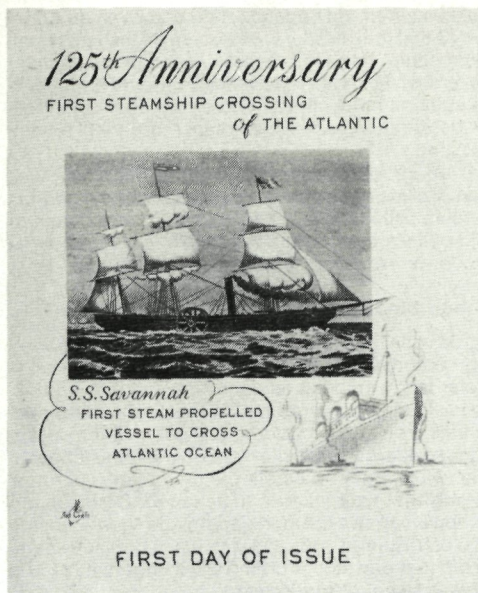
De «Great Eastern»

Zes jaar later werd de Great Eastern te water gelaten, een schip dat 50% langer en 50% zwaarder was dan zijn voorgangers. Men hield het niet voor mogelijk. 800 hutten stonden ter beschikking van de passagiers. De reus kleeft met een snelheid van 18 knopen door de golven. Het was het geesteskind van Isambard Kingdom Brunel, en oorspronkelijk bedoeld om het traject Engeland - Australië te varen. Het werd echter ingezet op de Atlantische vaart, maar kon nooit rendabel worden gemaakt, omdat het qua passagiers steeds onderbezet was. Nochtans was de idee achter het grote schip origineel: er was een gebrek aan kolenstations langs de traditionele routes en dacht dus aan een schip, groot genoeg om zijn eigen kolen te vervoeren. In dit opzicht voldeed de «Great Eastern» volledig. De machines van 1.600 en 1000 PK konden samen of afzonderlijk gebruikt worden, evenals de tien ketels en de 100 strookplaatsen die ze aan de gang hielden. Alhoewel de zeilen maar een hulpmiddel waren, kon het schip toch bijna 6000 vierkante meter zeil voeren. Er waren wel 80 man en vijf uur werk nodig om dit karwei te klaren. Dit gebeurde in de praktijk dan ook allemaal als de ketels moesten gereinigd worden. Toen de eigenaars uit geldnood het schip van de hand moesten doen, werd het gedegradeerd tot een drijvend pretpark met variététheater en souvenirkraampjes. Een roemloos einde...

Het feit dat de Great Eastern zijn eigenaars nooit een cent hadden opgeleverd kwam alleen omdat het tijdperk van de grote luseschepen nog niet aangebroken was.

De Vaterland

Albert Ballin, president-directeur van de Hamburg-Amerika lijn, was een fanaticus die door één denkbeeld werd geobsedeerd: hij wilde de volmaakte oceaanstomer bouwen

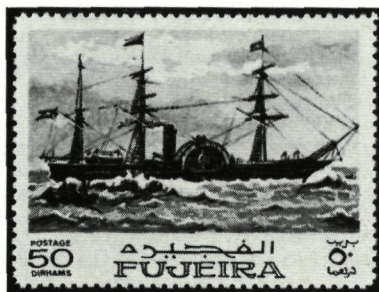


*David & Sons Inc.
P.O. Box 1112
Waterbury 90 Conn*

en daarmee Duitsland een eerste plaats in de wereldscheepvaart bezorgen. Hij dacht dit te realiseren door het bouwen van de «Vaterland». Romp n° 212 zag in september 1911 het daglicht op de scheepswerf van Blohm & Voss in Hamburg. Naarmate het project zich realiseerde, steeg ook vanwege de gewone man de belangstelling voor wat eens de trots van Duitsland moest worden. Dit mede door de publiciteit die men rond de bouw maakte.

De hoeveelheid benodigde grondstoffen sprak tot ieders verbeelding. Voor het 285 meter lange schip gebruikte men 31 300 ton plaatstaal, 1 815 ton gietstaal, 1 815 ton gietijzer en 5 900 ton hout. De bruto tonnage zou 50 000 ton bedragen, wat 8 000 ton meer was dan de toenmalige Britse Aquitania.

Voor de machinekamer werd niet op een mark gekeken. De grootste en modernste machinekamerinrichting werd geïnstalleerd. Zesenvertig ketels, door kolen verhit, konden een druk opwekken van 16 523 kg per cm² of 61 000 pk. Vier schroeven van elk 6,9 meter gaven met hun 180 omwentelingen per minuut het schip een snelheid van 23 mijl per uur.



De tewaterlating van dit reusachtig schip gebeurde op 3 april 1913. Op 25 april 1914 werd de Vaterland voor de eerste keer de haven van Hamburg uitgeloodst. Tijdens de proefvaart bereikte het schip een topsnelheid van 26,3 knopen, in koers gehouden door het 46 ton wegend roer. De bemanning bestond uit 1 234 (!) koppen: 403 stokers voor de machinekamer en 60 man keukenpersoneel voor de acht keukens. De eerste bevelhebber was Hans Ruser. Na zeven reizen ging het mis: op zinken na is werkloosheid het ergste wat een schip kan overkomen. Door de oorlogsontwikkeling kwam het schip vast te liggen in Hoboken

USA en werd tenslotte in beslag genomen door de Amerikaanse autoriteiten.

De Vaterland werd omgebouwd tot troepen transportschip en omgedoopt tot de «Leviathan». Nadien kwam het, na terug omgebouwd te zijn, weer in de vaart als lijnschip. Het was ook vanop de Leviathan dat de eerste luchtpostvliegtuigen tussen schip en wal opstegen. Op 1 augustus 1927 steeg een Fokker-tweedecker op van een speciaal aangelegde dertig meter lange startbaan. Weer een primeur voor dat schip. Het maakte in 1938 de laatste reis, naar Rosyth in Schotland, waar het tot schroot werd verwerkt. (Y + TNR 138 Deutsche Bundespost)



198

De Normandië

Met haar 80 000 ton was de Normandië, die op 29 oktober 1932 van stapel liep, het grootste, snelste en vooruitstrevendste schip ter wereld. Geen schip bereikte ooit zo'n luxe. Het bood slechts aan 1972 passagiers accommodatie, wat een zeer comfortabele overtocht in de hand hielp werken.



294



1325

Voor de leek was de levensduur van een lijnschip onbegrijpelijk kort. De snelle vooruitgang van de technologie maakte dat echter noodzakelijk. (Y + TNR 294 France)

Het einde

Tegen het einde van de vijftiger jaren werden de stoomschepen op hun beurt uit de markt gedrongen door nieuwe technologische ontwikkelingen op een ander terrein. Vliegtuigen waren veel sneller en werden betaalbaar. De lijnschepen en dus de stoomschepen leven nog verder in de geschiedenis, maar nu enkel als legendes, soms afgeleid op prentbriefkaarten, postzegels of oude affiches. Hier en daar vaart nog een «gerestaureerd» schip rond, maar wie nu een cruise wil maken moet bijzonder veel tijd en geld hebben. Als vervoermiddel, zonder meer, hebben ze definitief afgedaan.

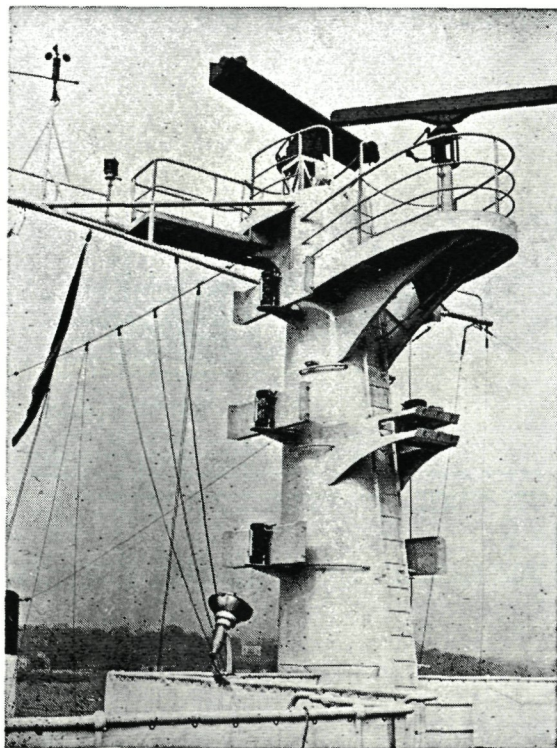
EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03/887.40.81
Telex: 31598 eni b

Elektrische installaties

Branddetectie

Scheepsherstelling

Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

DIENSTJAAR 1984-1985

A. BEHEERRAAD

Voorzitter	: CPC DEMOULIN G., 15 Permekedreef, 1900 Overijse	P:02-687.56.47 B:02-762.57.20 091-28.33.87
Vice-Vzt. (N)	: KVK QUINTELIER Y., 23 Roosbroeckslag, 9110 Gent - S.A.	P:02-771.57.39
Vice-Vzt. (F)	: 1LV MARLIER M., 11 Av. G. Abeloots, bte 1, 1200 Bruxelles	B:02-771.82.75 P:02-731.03.81 B:015-71.20.55 P:03-777.49.50 B:03-777.09.61
Sekretaris	: CPC POTHEN F., 17 Av. des Bouleaux, 1950 Kraainem	
Werving	: 2VZ VERHAERT W., 12 Grote Markt, bus 7, 2700 Sint-Niklaas	
Operaties	: KVK QUINTELIER Y.	
Penningmeester	: 1LZ VAN BELLE D., 138 E. Demolderlaan, 1030 Brussel	P:02-242.45.40 B:02-219.28.10 P:016-25.61.08 B:016-22.35.66 P:03-383.19.25 B:02-169.12.11 P:03-219.00.18 B:03-543.55.65 P:091-51.23.70 B:091-51.17.59 P:02-466.91.70 B:02-466.00.00 P:051-21.10.33 B:056-70.20.48 P:02-345.69.70 B:071-31.98.50 ext. 275 P:02-378.37.64
Publi. Relat.	: 1LZ VANDENBERGH P., 27 Merellaan, 3202 Linden	
Raadgevers	: CPF DELGOFFE V., 6 Kempische Veldweg, 2230 Schilde	
	FKP HUGER P., 4 Beatrijslaan, bus 18, 2050 Antwerpen	
	KVK LAMBRECHTS H., 25 Dr. R. Clausstraat, 9040 Gent-Oostakker	
	1LV COURTOIS W., 39 R. de l'Etoile Polaire, 1080 Bruxelles	
	LTZ BILLIET A., 255A Beversesteenweg, 8800 Roeselare	
	2EV GEETS F., 2 Av. Château de Walzin, bte 15, 1180 Bruxelles (Vanaf 15.08.84: 60 Kuikenstraat, 1620 Drogenbos)	

B. UITVOEREND BUREAU

N1 : POTHEN F.
N2 : VERHAERT W.
N3 : QUINTELIER Y.
N4 : VAN BELLE D.
N5 : VANDENBERGH P.

Adj. N1 : VANDENBERGH P.
Adj. N2 : MARLIER M.
Adj. N3 : LAMBRECHTS H.
: GEETS F.
Adj. N4 : COURTOIS W.
Adj. N5 : HUGER P.

C. ERE-VOORZITTERS

FKP de VLEESCHAUWER L., 42 Ahornlaan, 1640 St. Genesius-Rode	P:02-358.24.80 B:02-689.12.11 P:03-232.69.33 B:03-232.04.99
CPF PLANCHAR R., 84 Italiëlei, bus 12, 2000 Antwerpen	

D. VOORZITTERS GEWESTELIJKE AFDELINGEN

ANTWERPEN	: KVK JANSSENS F., 7 Grijdsdijk, 2060 Merksem	P:03-645.42.14 B:03-828.03.86 P:010-61.16.59 B:02-235.11.11 ext. 5579 P:041-52.95.36 B:041-33.79.10
BRABANT	: 1LV VAN CAMPENHOUT R., 9 Ch. des Tombelles, 1490 Court-St-Etienne	
LIEGE	: 1LV VERLAINE J., 72 rue Mandeville, 4000 Liège	

OOST-VL. : VTZ DE DECKER J., 79 STEENDAM, 9000 Gent
WEST-VL. : 2VZ SOETE L., 3 Verenigde Natieslaan, 8400 Oostende

091-25.03.41
059-70.34.54

E. RESERVE - ORGANISMEN

Koördinatie : CPC DEMOULIN G.
Sekretariaat : CPC POTHEN F.
DIV. 218-2-R : FKP VYNCKE W., 26 Nijverheidsstraat, bus 1, 8400 Oostende
DIV. NCSO-R : FKP STRUMANE R., 62 Postelarenweg, 2400 Mol
MARINE-INFANT.-R : FKP DUERINCKX O., 30 Karekietenlaan, 3200 Leuven/Kessel-Lo

P:059-70.89.17
B:059-32.08.05
P:014-31.21.54
B:014-31.18.01
016-25.65.17

F. TIJDSCHRIFT POLARIS

Uitgever: CPC DEMOULIN G.
Redactie: 1LV MARLIER M.

PCR: VERENIGING ROZM, 1140 Brussel: 000-0468749-45

NEPTUNUS:

B.P. 17, 8400 Oostende
Bank: 280-0400779-12

059-80.14.02
ext. 389

EXERCICE 1984-1985

A. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : CPC DEMOULIN G., 15 Permekedreef, 1900 Overijse
Vice-Prés. (F) : 1LV MARLIER M., 11 Av. G. Abeloos, bte 1, 1200 Bruxelles
Vice-Prés. (N) : KVK QUINTELIER Y., 23 Roosbroeckslag, 9110 Gent - S.A.
Secrétaire : CPC POTHEN F., 17 Av. des Bouleaux, 1950 Kraainem
Recrutement : 2VZ VERHAERT W., 12 Grote Markt, bus 7, 2700 Sint-Niklaas
Opération : KVK QUINTELIER Y.
Trésorier : 1LZ VAN BELLE D., 138 E. Demolderlaan, 1030 Brussel
Relat. Publ. : 1LZ VANDENBERGH P., 27 Merellaan, 3202 Linden
Conseillers : CPF DELGOFFE V., 6 Kempische Veldweg, 2230 Schilde
FKP HUGER P., 4 Beatrijslaan, bus 18, 2050 Antwerpen
KVK LAMBRECHTS H., 25 Dr. R. Clausstraat, 9040 Gent-Oostakker
1LV COURTOIS W., 39 R. de l'Etoile Polaire, 1080 Bruxelles
LTZ BILLIET A., 255A Beversesteenweg, 8800 Roeselare
2EV GEETS F., 2 Av. Château de Walzin, bte 15, 1180 Bruxelles
(à partir du 15.08.84: 60 Rue Kuiken, 1620 Drogenbos)

P:02-687.56.47
B:02-762.57.20
P: 02-771.57.39
B: 02-771.82.75
091-28.33.87
P:02-731.03.81
B:015-71.20.55
P:03-777.49.50
B:03-777.09.61
P:02-242.45.40
B:02-219.28.10
P:016-25.61.08
B:016-22.35.66
P:02-769.12.11
B:03-352.83.11
P:03-219.00.18
B:03-543.55.65
P:091-51.23.70
B:091-51.17.59
P:02-466.91.70
B:02-466.00.00
P:051-21.10.33
B:056-70.20.48
P:02-345.69.70
B:071-31.98.50
ext. 275
P: 02-378.37.64

B. BUREAU EXECUTIF

N1 : POTHEN F.
N2 : VERHAERT W.
N3 : QUINTELIER Y.
N4 : VAN BELLE D.
N5 : VANDENBERGH P.
Adj. N1 : VANDENBERGH P.
Adj. N2 : MARLIER M.
Adj. N3 : LAMBRECHTS H.
: GEETS F.
Adj. N4 : COURTOIS W.
Adj. N5 : HUGER P.

C. PRESIDENTS D'HONNEUR

FKP de VLEESCHAUWER L., 42 Ahornlaan, 1640 St. Genesius-Rode

P:02-358.24.80

B:02-689.12.11

CPF PLANCHAR R., 84 Italiëlei, bus 12, 2000 Antwerpen

P:03-232.69.33

B:03-232.04.99

D. PRESIDENTS SECTIONS LOCALES

ANVERS : KVK JANSSENS F., 7 Grijsdijk, 2060 Merksem

P:03-645.42.14

B:03-828.03.86

BRABANT : CPC VAN CAMPENHOUT R., 9 Ch. des Tombelles, 1490 Court-St-Etienne

P:010-61.16.59

B:02-235.11.11

LIEGE : 1LV VERLAINE J., 72 rue Mandeville, 4000 Liège

ext. 5579

P:041-52.95.36

FL. ORIENT. : VIZ DE DECKER J., 79 STEENDAM, 9000 Gent

B:041-33.79.10

FL. OCCID. : 2VZ SOETE L., 3 Verenigde Natieslaan, 8400 Oostende

091-25.03.41

059-70.34.54

E. ORGANISMES DE RESERVE

Coördination : CPC DEMOULIN G.

Secrétariat : CPC POTHEN F.

DIV. 218-2-R : FKP VYNCKE W., 26 Nijverheidsstraat, bus 1, 8400 Oostende

P:059-70.89.17

B:059-32.08.05

DIV. NCSO-R : FKP STRUMANE R., 62 Postelarenweg, 2400 Mol

P:014-31.21.54

B:014-31.18.01

INFANT. de MARINE-R: FKP DUERINCKX O., 30 Karekietenlaan, 3200 Leuven/Kessel-LO

016-25.65.17

F. REVUE POLARIS

Editeur: CPC DEMOULIN G.

Rédacteur: 1LV MARLIER M.

CCP: ASSOCIATION ORFN, 1140 Bruxelles: 000-0468749-45

NEPTUNUS:

B.P. 17, 8400 Ostende
Banque: 280-0400779-12

059-80.14.02

ext. 389

BEVELSOPDRACHT BIJ DE RESERVEDIVISIE MIJNENVEGERS 218.2

Op 6 oktober jl. greep in de Marinebasis Oostende door CPV MARIN, commandant van het commando marineoperaties en -training, de bevelsopdracht plaats van de reservedivisie mijnenvegers 218.2.

Deze divisie is een unicum in de organisatie van de Belgische strijdkrachten. Inderdaad, alle officieren, met inbegrip van de scheepskommandanten, zijn vrijwillige reservisten. Verder is ook een groot deel van de bemanning samengesteld uit reserve onderofficieren en/of matrozen. De rekrutering, de aanduiding van de bemanningen en het uitvoeren van de goedgekeurde trainingsprogramma's op zee zijn in handen van de reserve.



De divisie omvat drie mijnenvegers type MSI en vaart hoofdzakelijk tijdens weekends uit. In 1984 werd ook een aanvang gemaakt met de reconversie naar de mijnenjacht.

De uittredende kommandant van de reservedivisie is FKP

(R) W. VYNCKE, in het burgerleven ingenieur-afdelingshoofd bij het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, terwijl de nieuwe COMDIV ILZ (R) E. NOE is, die verbonden is bij de technische diensten van Belgian Shipbuilders Corporation te Antwerpen.



Van links naar rechts: 1LZ(R) NOE, KTZ. P. MARIN en CPF(R) ir. VYNCKE.



MARINEFOTOGRAAF DEMEERSMAN OP RUST



Tijdens een intieme plechtigheid in de Marinekazerne Bootsman Jonsen, werd op dinsdag 9 oktober jl., afscheid genomen van Eerste Meester Chef René Demeersman, die op pensioen ging.



Collega Demeersman, een collega waarop men nooit tevergeefs beroep deed - en dat deden we veel - is na 34 jaar dienst, waarvan 18 jaar bij de Informatie- en Persdienst Zeemacht met rust gegaan.

Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim, Stafschef van de Zeemacht, had er speciaal aan gehouden deze kleine afscheidsplechtigheid bij te wonen, terwijl Korvetkapitein Roger Van Ransbeek, Diensthoofd Pers- en Voorlichting Zeemacht, René Demeersman dankte voor zijn jaren inzet voor onze Zeemacht.

Ook Kapitein ter Zee (o.r.) J.-Cl. Liénart, Directeur van Neptunus was aanwezig.

Vanwege zijn collegas, mocht René Demeersman, die tijdens zijn vrije uren een verwoed paardenliefhebber is, voor zijn hobby heel wat nuttige geschenken ontvangen.

Dhr. Demeersman wordt opgevolgd door Eerste Meester Chef Marcel Schottey. De redactie van Neptunus wenst René Demeersman veel geluk in het burgerleven.

E.V.H.

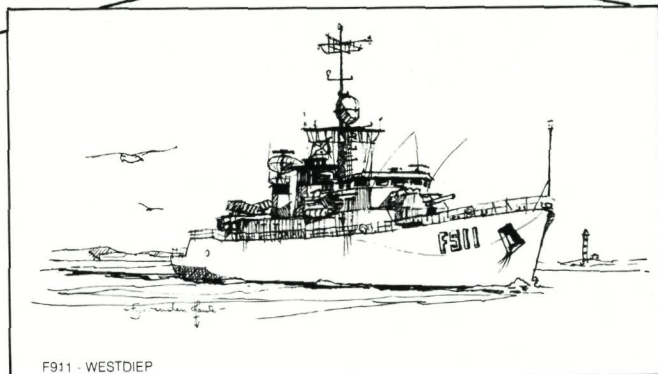
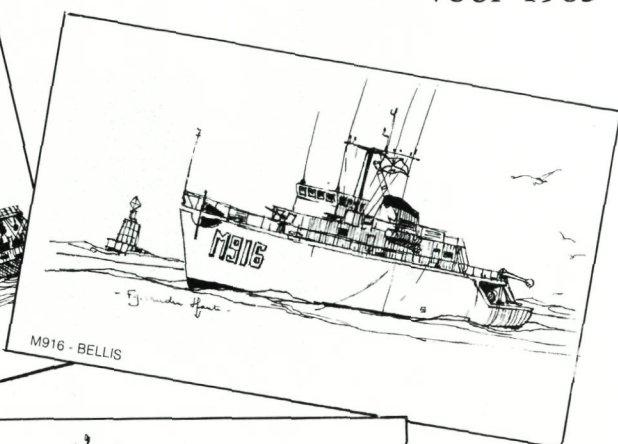
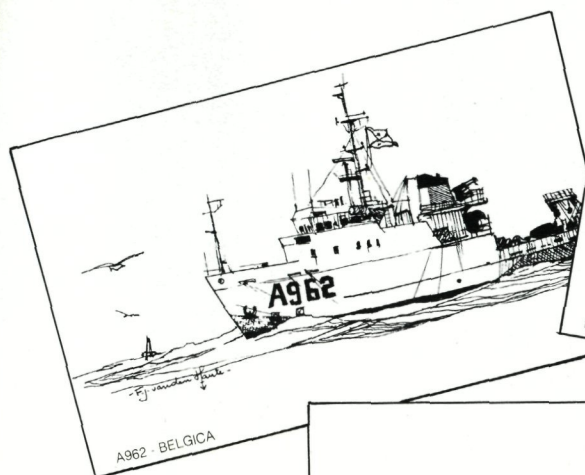
Uit Sympathie

Bell Telephone Manufacturing Co

Francis Welleplein 1
2000 ANTWERPEN

Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1985

Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1985



Prachtige wenskaart
omslag inbegrepen: 20,- fr.
met luxe omslag: 25,- fr.
(+ 12,- fr. verzendingskosten)

Magnifique carte de vœux
enveloppe comprise: 20,- Fr.
avec enveloppe de luxe: 25,- Fr.
(+ 12,- Fr. frais d'envoi)

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



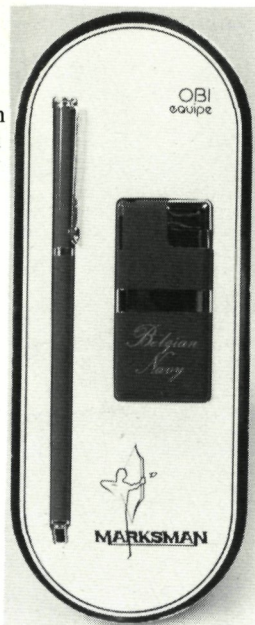
Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 100,- fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,- Fr.

Nieuw - Nouveau
Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo

650,- Fr.

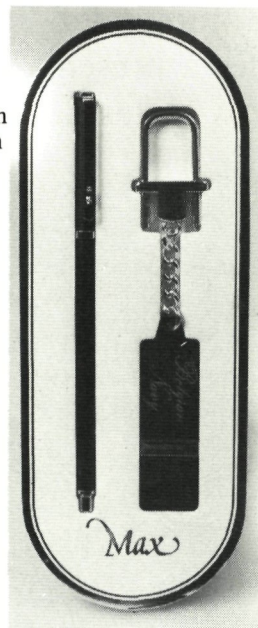
+ 25,- fr. verzendingskosten
 + 25,- fr. frais d'expédition



Nieuw - Nouveau
Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo

350,- Fr.

+ 25,- fr. verzendingskosten
 + 25,- fr. frais d'expédition



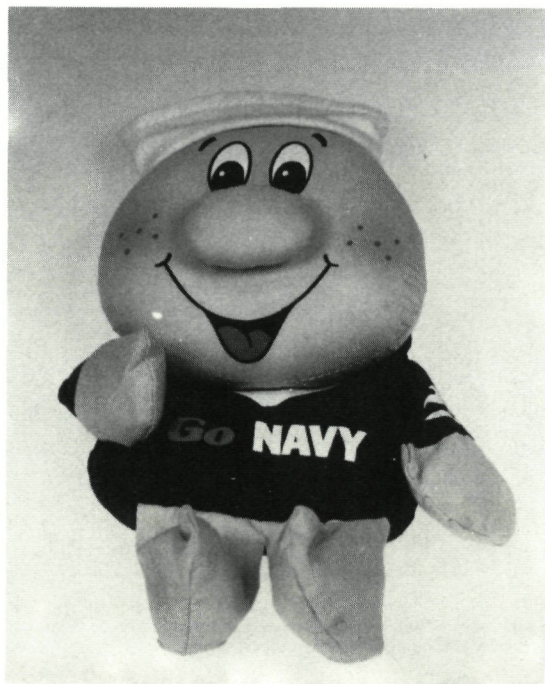
Enkel door overschrijving / storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
 Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

NAVY MASCOTTE

SLECHTS

295,- F

+ portkosten 25,- F



SEULEMENT

295 F

+ frais de port 25,- F

NAVY MASCOTTE

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

31^e jaargang - neptunus 1984 - 31^e année

4/84

nr 206 - no 206

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1984 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent